SPORT WODNY



Ze spływu Dunajcem. U podnóża Niedzickiego zamku

PIERWSZY ZESZYT
za CZERWIEC
1934

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA
PŁYWACTWA, TURYSTYKI WODNEJ
I JACHTINGU MOTOROWEGO

Nr. 10
ROK X

CENA EGZEMPLARZA ZŁ. 1.20.

Polski Związek Kajakowy

Komunikat Nr. 5.

I. Zapowiedź regat kajakowych o Mistrzostwo Polski 1934 r.

1) Regaty odbędą się na rzecze Wiśle w Warszawie w dniu 15 lipca b. r.

2) **Rodzaje biegów i ich długość:**

a) Bieg 10.000 m. (12.500 m. przedłużenie ze względu na prąd) w klasach łodzi:

wyścigowe:	jedynki sztywne	— K_1 W
	dwójki sztywne	— K_2 W
	jedynki składane	— S_1 W
	dwójki składane	— S_2 W
turystyczne:	jedynki sztywne	— K_1 T
	dwójki sztywne	— K_2 T
	jedynki składane	— S_1 W
	dwójki składane	— S_2 T

b) Bieg 1000 m. (1.250 m. przedłużenie ze względu na prąd) w klasach łodzi jak pod a).

c) Bieg 1000 m. — panie — (1.250 m. przedłużenie ze względu na prąd) w klasach łodzi:

wyścigowe:	jedynki sztywne	— K_1 W
	jedynki składane	— S_1 W
	jedynki składane	— S_1 W
turystyczne:	jedynki sztywne	— K_1 T
	jedynki składane	— S_1 T

3) **Opis trasy:**

a) Bieg 10.000 m. — start przy 498 km. rzeki Wisły kępa Helgoland) godz.: 13-ta, meta na 511,5 km. — przystań Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego.

b) Bieg 1000 m. — start przy 510 km. rzeki Wisły start biegu Pań P. Z. T. W.) meta jak pod a).

c) Bieg 1000 m. — Pań — start i meta jak dla biegu pod b).

4) **Miejsce i termin zgłoszeń:** Zgłoszenia udziału w regatach Klubów i Sekcyj Kajakowych zrzeszonych w P. Z. K. należy nadsyłać najpóźniej do dnia 25 czerwca b. r. do Komisji Zawodów P. Z. K. Warszawa, ul. Myśliwiecka 5, p. 39.

Zgłoszenia imienne nadsyłać należy do dnia 5 lipca godz. 18 podając nazwiska, wiek, przynależność klubową zawodników, załączając metryki łodzi startujących według załącznika Nr. 2 i 3 Regul. Regat P. Z. K. Nr. 3, oraz zaświadczenia, że każdy z zawodników potrafi przepłynąć 200 m. na wodzie stojącej lub 400 m. na bieżącej.

Potrzebne druki wysyła Komisja Zawodowa P. Z. K. na zgłoszone zapotrzebowanie po wpłaceniu na konto czekowe P. K. O. Nr. 24. 920 po 5 groszy za sztukę.

5) **Wysokość wpisowego:** Wpisowe wynosi 3.50 zł. od każdego startującego zawodnika za każdy bieg (50 gr. kaucja za numer startowy).

Wpisowe należy przesyłać równocześnie ze zgłoszeniem udziału klubu lub sekcji kajakowej do dn. 25 czerwca na konto czekowe P. K. O. 24.920.

6) **Minimalna ilość osad:** Minimalna ilość osad w każdej startującej kategorji określona została na 3 łodzie.

7) **Miejsce i termin losowania:** Losowanie odbędzie się dnia 8 lipca 1934 r. punktualnie o godz. 16-ej w lokalu Zarządu Głównego P. Z. K. Warszawa, ul. Myśliwiecka 5a, pok. 39, zaś badanie lekarskie dnia 14 lipca godz. 18 w Ośrodku Wychowania Fizycznego — Warszawa, Al. Ujazdowskie.

8) **Informacje specjalne:**

a) Regaty odbywają się na podstawie Regulaminu Regatowego P. Z. K. W razie zgłoszenia się do biegu na 1000 m. więcej aniżeli 10 łodzi w poszczególnych kategorjach odbędą się dla tej kategorji przedbiegi w sobotę dnia 14 lipca b. r. o godz. 14. Losowanie przedbiegów na 1000 m. o godz. 13, czyli 1 godzina przed startem.

b) Przejazd zawodników i przedstawicieli klubów na podstawie 50% zniżek kol., które wydadzą Okręgowe Urzędy WF. i PW., wzgl. Komendy Obwodowe P. W. na zasadzie zarządzenia Państw. Urz. WF. i PW. Nr. spr. 550/Zaop. 34.

c) Zapotrzebowanie imienne na kwatery należy zgłaszać wraz ze zgłoszeniem zawodników.

d) Nagrody:

W regatach rozegrane będą następujące nagrody przechodnie: puhar srebrny Polskiego Związku Kajakowego „Jesiotra", obraz olejny „Czorsztyn", nagroda p. Wojewody Krakowskiego, oraz puhar firmy „Miraculum" w Krakowie.

Nagrody przechodnie należy zwrócić do Komisji Zawodów PZK W-wa, ul. Myśliwiecka 5a., pok. 39 w terminie do 1 lipca b. r. Nagrody indywidualne zostaną podane w programie regat.

Żetony według klucza: 1 żeton na 3-ch startujących w danym biegu, przy więcej, niż 10-ciu startujących — 1 żeton, na 5-ciu ponad 10-ciu startujących.

II. Udział klubów i sekcyj kajakowych w spływie „Cała Polska do Morza".

Zarząd Główny P. Z. K. wzywa wszystkie kluby i sekcje kajakowe zrzeszone w P. Z. K. do jaknajliczniejszego udziału w spływie organizowanym przez Ligę Morską i Kolonjalną pod hasłem „Cała Polska do Morza" z okazji Zjazdu Polaków z Zagranicy, którym spływ ten, jako największy i tak bardzo godny zobaczenia wyczyn w dziedzinie sportów wodnych i turystyki wodnej należy pokazać.

III. Kajak żaglowy „P—7".

Nakładem Gł. Księgarni Wojskowej, Warszawa Nowy-Świat 69, wyszedł podręcznik pod tytułem „Budowa kajaka żaglowego typu „P—7". Cena egzemplarza wynosi 4.50 zł.

IV. Wkładki na rok 1934.

Zarząd Główny wzywa Kluby i Sekcje Kajakowe, które nie uiściły wkładek na rok bieżący do uregulowania zaległości w terminie do 20 czerwca b. r., w przeciwnym razie dane kluby i sekcje zostaną zawieszone w prawach członkowskich (podstawa §§ 11 i 12 Statutu P. Z. K.).

V. Przyjęcie nowych członków.

Uchwałą Zarządu Głównego P. Z. K. z dnia 25 b. m. przyjęte zostały do Związku następujące próby:

1) Oddział Wodny Związku Strzeleckiego w Białej woj. Krakowskie.

2) Sekcja kajakowa Związku Pracowników Umysłowych Spółek Mleczarskich, Warszawa, Hoża 51.

3) Sekcja Kajakowa T-wa Gimn. „Sokół" w Nowym-Targu.

Prezes Zarządu Głównego
P. Z. K.
(—) *Zieleniewski Tadeusz*
płk. dypl.

Sekretarz Zarządu Głównego
P. Z. K.
(—) *Major Sekunda Włodzimierz*

ROK 10 WARSZAWA, CZERWIEC 1934 R. Nr. 10

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Sport Wodny

Sport olimpijski

Kongres przedolimpijski w Atenach włączył kajakarstwo do programu Igrzysk.

Uchwała ateńska zamknęła okres dorabiania się przez kajakarstwo opinji sportu. Odsądzano je, wyszydzano, uważano za sport „weteranów", sport II kategorji.

„Złote ostrogi" — olimpijskie przyznane przez najwyższy autorytet sportowy w osobie międzynarodowego Kongresu, to zwycięskie zakończenie walki kajakowców o uznanie dla swego pięknego sportu.

Radosna wieść nadbiegła z Aten do Polski, niemal w chwili, gdy na cudnym pienińskim szlaku, odbywały się pierwsze międzynarodowe regaty górskie o mistrzostwo Polski.

Prezes federacji międzynarodowe dr. Eckert, który wraz z elitą zawodników zagranicznych przybył do Polski, by (jak pisał), poznać osobiście kraj, który w ciągu pięciu lat wysunął się na 2 miejsce w sporcie kajakowym europejskim.

Jakby zgadując myśli nas wszystkich, w przemówieniu radjowem do słuchaczy polskich, wskazał nam cel, godny naszych ambicyj i możliwości: **złoty medal olimpijski w Berlinie!** W słowach tych kryło się coś więcej, niż komplement dla gospodarzy — uznanie dla ogromu dokonanej pracy, jej doskonałej organizacji, celowości wysiłków.

Złoty medal w Berlinie oto hasło, jakie nam urzeczywistnić należy.

Kajakarstwo polskie musi wykazać nie tylko swą siłę ilością, lecz i jakością.

Cel wielki, — wielka i droga do niego. Zawody na Dunajcu wykazały zaniedbanie w dziedzinie techniki, zaprawy, sprzętu.

W Berlinie nie możemy liczyć na szczęśliwy przypadek, musimy jechać po pewną wygraną. Przez dzielące nas od Igrzysk dwa lata, musimy braki wyrównać. Materjał ludzki mamy doskonały: ambitny, potrafiący walczyć i zwyciężać. Dać mu należy najwyższy zasób umiejętności, i sprzęt najlepszy.

Polski Związek Kajakowy po „przeglądzie" materjału w roku zeszłym w Krakowie, wysłał najlepszych na naukę do Pragi na Mistrzostwo Europy.

Wyścig górski stanowił „próbę sił" — w stosunku do czołowej klasy zagranicznej, — próbę, która wypadła nadspodziewanie dobrze. Obóz treningowy w Warszawie pod kierunkiem wybitnego trenera zagranicznego, liczne regaty miejscowe i start w Mistrzostwach Europy w Kopenhadze, to dalszy program na rok 1934. Niezależnie od parodniowego pobytu trenera uzyskują kajakowcy, trenera stałego w postaci doskonałego podręcznika napisanego przez Związkowego trenera Niemiec dr. Arndta, (który już udzielił prawa przekładu na język polski).

Wytwórnie krajowe, podjęły produkcję sprzętu wyścigowego: łodzi, wioseł wg. najlepszych modeli zagranicznych.

Z potężnego pnia kajakarstwa turystycznego, wyrasta „w oczach" nowy konar — kajakarstwo regatowe. „Principialne" dyskusje nad tem, czy kajakarstwo regatowe ma sens, czy nie, — są spóźnione. Sport kajakowy szerzy się żywiołowo.

Niema racji, by płomień ten gasić.

Wszyscy ci którzy szukają w sporcie nietylko kontemplacji natury i przygody, — lecz chcą także współzawodnictwa, walki, zwycięstw — mają nową arenę dla swych zdrowych ambicyj.

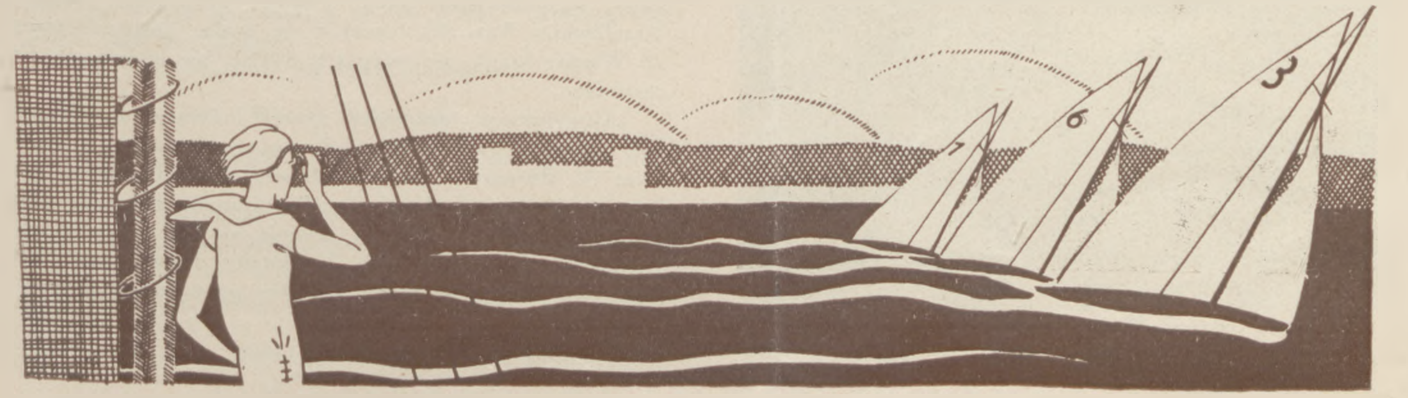
Benjaminek olimpijski musi zdobyć zaszczytny wawrzyn już w 1936 roku.

Możliwości po temu są wspaniałe, nie wolno nam ich przez zaniedbanie zmarnować.

Związek kajakowy wykazał, że potrafi pracować celowo i konsekwentnie, i tym razem, — wierzymy, — wykaże dość wytrwałości, aby wielki cel wskazany w Nowym Sączu przez dr. Eckerta osiągnąć. Zawodnikom również nie zabraknie, ani cierpliwości w treningu, ani ambicji, ani umiejętności, aby wygrać najlepiej wszystkie atuty.

Hasłem kajakarstwa na najbliższe 2 lata:

„Zwycięstwo w Berlinie"!



I Międzynarodowy wyścig kajakowy górski o mistrzostwa Polski

Nowy Targ — Nowy Sącz (96 km)

W Warszawie o losy wyścigu byliśmy niespokojni: czy dopiszą zgłoszenia, woda, organizacja? Wszak w roku zeszłym wyścig trzeba było odwołać z braku zgłoszeń, na Dunajcu sygnalizowano do ostatniej chwili katastrofalnie niską wodę. Wyścig górski jest najcenniejszym klejnotem kalendarza sportowego P. Z. K. baliśmy się, więc, by po raz drugi nie zawiódł.

Jednak snadź organizatorzy mieli w niebie stosunki, bo jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki, na dwa dni przed wyścigiem spadły deszcze. Zgłoszeń zagranicznych i krajowych napłynęło wbród. A w dniu zawodów był dzień przepiękny słoneczny, — pogoda wymarzona. Na starcie rojno.

Organizacja bez zarzutu „überraschend"*). A że i publiczności nie zabrakło stwierdzić wypada, że zawody przeszły wszelkie oczekiwania, były imponującą manifestacją dorobku sportowego i organizacyjnego polskiego kajakarstwa.

Komitety przyjęć w Nowym Targu, Szczawnicy, Nowym Sączu, przygotowały kwatery. Informacja, organizacja trasy wzorowe. W trudniejszych przejazdach na szypotach oznaczono dojezdne nurty, postawiono służbę ratunkową. Mechanizm zawodów dzięki rutynie komisji sędziowskiej, która zjadła zęby na dziesiątkach imprez narciarskich i wioślarskich, funkcjonował bez zarzutu.

W niedzielę po badaniu lekarskiem zawodników w gmachu nowotarskiego „Sokoła" * udano się na start nad Dunajec.

Zdala już widać powiewające na wysokich masztach flagi państw biorących udział w zawodach, a więc Austrji, Czechosłowacji, Niemiec i Polski. Szczególną uwagę budzi sztandar hitlerowski ze swastyką wiszący, obok dawnego cesarskiego. Powiewa, też proporzec D. K. V. Start urządzono na cyplu między rzeką, a młynówką, płynącą przez park.



Zwycięzca jedynek Mistrz Europy Gregor Hradetzky (Austrja)

Po wymierzeniu łodzi, nastąpiło powitanie gospodarzy przez drużynę niemiecką. Dorodna ekipa z czarnemi orłami na piersiach na baczność. Przemawia trener D. K. V. dr. Arnd. Mówi o nawiązaniu ponownych stosunków między sąsiedniemi narodami, wyraża nadzieję, że przyjaźń sportowa będzie trwała, kończy okrzykiem na cześć Polski. Odpowiada imieniem organizatorów Dr. Luster. Uścisk dłoni, zdjęcia i na start.

Na pomoście startowym oczekują już dr. Korniak, starosta nowotarski, dr. Lisowski prezes komitetu lokalnego, przedstawiciele władz, wojskowości.

Starter wypuszcza, jako pierwszą p. Golkównę z WKS. „Wawel". w dwie minuty po niej startuje mistrz Europy, Austrji, Bawarji i Niemiec: Gregor Hradetzky, żywo oklaskiwany przez publiczność.

Styl jego, silnie pochylony do przodu korpus, ruch rąk jakby crawlowy i praca tułowia wzbudza ogólne zainteresowanie. Start odbywa się co 2 minuty słychać pracę kina i trzask aparatów

Po jedynkach w 10 minut startują dwójki, a po nich poczciwe „drewniaki" biorące udział w wyścigu o górskie mistrzostwo okręgu (z 12 do Nowego Sącza doszło 4).

Zawodnicy zagraniczni startują na składakach wyścigowych „Szydła" — Klepper Hradetzkego, — „Ketty" Niemców budzą sensację i dają większe szanse gościom. Z polskich zawodników tylko para Fuchs—Tinschert startuje na łodzi regatowej.

Gorąco oklaskiwani są Czesi pary z Bratislavy i Žiliny oraz mistrz Europy na kanadyjce Cigner z Pragi.

Nie mniejsze oklaski zbiera pani Kemeter z Monachjum startująca na jedynce, oraz mistrzyni Polski p. Angelusówna z „Cracovii".

Wkrótce start się kończy.

Samochody uwożą komisję na trasę.

Na t. zw. Hubie jest pierwsze „piekło". Starzy górscy kajakowcy jadą pewnie, omijając zręcznie głazy i wiry, lecz „cipry", a jest ich wielu nie zna tej sztuki, — ci dostarczają widzom wielu emocyj. Wywracają się efektownie, wykręcają śmieszne karuzele, lub „fuksem" przejeżdżają przez niebezpieczne rafy. Kajaki regatowe, bardziej delikatne gorzej znoszą kontakt z dnem. Pruje składak typowana na zwycięzców para bawarska Mugenthaler—Pfaff. Sympatyczni Słowacy z Žiliny, łamią 2 żebra, i uszkadzają ster, zresztą drobne awarje mają niemal wszyscy. Czorsztyn pierwszy mija Hradetzky. Jedzie w morderczem tempie wiosła skrzyżowane, ciało pochylone, świetnie wybiera nurt, przez bystrza spływa odpoczywając.

Dalej szosa opuszcza Dunajec. Oczekujemy na półmetku w Szczawnicy na przystani Oddz. Pienińskiego K. S. Wisła. Pomost dekorowany sztandarami. Tłumy publiczności, przedstawiciele władz z pułk. Wójcickim, starostą Strzelbickim, Dyr. Woronieckim na czele. Niezmordowany dr. Werner krząta się wszędzie, dbając, by organizacja nie zawiodła.

„Czworakiem" przybywa prezes federacji dr. Eckert. Jest zachwycony Pieninami. Komisja sędziowska w składzie: A. Heinrich — sędzia główny, inż. Loteczko. inż. Rząca, sekretarz dr. Luster i celowniczowie z dr. Załuskim i Macielińskim, gorączkowo szykują się na przyjęcie zawodników. Pierwszy wpada Hradetzky. Przy brzegu wylewa parę kubełków wody. Dopiero po 6 minutach przy-

*) Ocena dr. Eckerta przez radio.

bywa pierwszy Niemiec Hilbig. Żywo oklaskiwane jest przybycie Bawarki p. Kemeter wiosłującej w znakomitym stylu i tempie. O 17-ej następuje zamknięcie mety. Zawodnicy i komisja zostają przewiezieni do Szczawnicy Zdroju do kwater. Obliczenie wyników wykazuje przewagę zagranicy. O 18-ej w teatrze w obecności władz i przedstawicieli Zdrojowiska odbyło się wręczenie nagród etapowych Puharów przechodnich i pamiątek w postaci przewodnika i mapy Pienin, ofiarowanych dla zawodników przez zarząd Zdrojowiska. Przemawiał starosta Strzelbicki, dr. Eckert, a imieniem organizatorów inż. Rząca. Wieczorem odbył się w Restauracji Zdrojowej bankiet, w serdecznym nastroju okraszony przemówieniami i dancingiem.

W poniedziałek od rana na starcie ruch. Zawodnicy kleją poranione łodzie. Widać zaaferowane miny. Nieznający Dunajca wypytują się o dalszą trasę i trudne miejsca. Na propozycję dr. Eckerta, komisja odkłada start o pół godziny, aby wysłuchać zaimprowizowanego wykładu trenera D. K. V. dr. Arndta o technice wiosłowania regatowego.

Zawodnicy otaczają zwartem kołem wykładowcę. Tłumaczy dr. Luster. Foto-Plat — „kręci" ciekawsze momenty do kina.

Odcinek drugi starannie przygotowany dzięki zabiegom inż. Pietraszewskiego z Zarządu wodnego w Nowym Sączu, choć mniej malowniczy dostarczył zawodnikom i widzom więcej emocji, niż bardziej malowniczy, lecz sportowo mniej wartościoowy odcinek pieniński. Szczególnie pod Tylmanową, dobrze „dawało na poty", na licznych szypotach i spadach wody.

Ulegają awarji zdobywcy drugiego miejsca w pierwszym dniu Niemcy Russke i Schmidt, bierze wodę również dobry Korneck z Wrocławia. Poprawiają swe miejsce Czesi, mistrz Europy na kanadyjkach Alois Cigner, i para żilińska Stern—Kekeli. Płynąca poza konkursem para bawarska Mugenthaler—Pfaff pokazuje swą klasę, jadąc w rekordowem tempie. W Nowym Sączu na przystani wioślarskiej niespodzianka: trybuny dla widzów, trybunka dla transmisji radjowej, i tłumy publiczności zapełniającej mimo chłodu parki Jordana i Strzelecki.

Nastrój gorący. Zawodnicy witani entuzjastycznie. Po zawodach w Ratuszu rozdanie nagród przez p. Starostę dr. Macieja Łacha w obecności władz i licznych widzów. Orkiestra gra hymny narodowe. Niemcy z podniesionemi rękami (Hitlergruss).

Litanja nazwisk dyplomów, puharów, przemówień.

Wieczorem bankiet, przy dźwiękach orkiestry 1 p. p. podhalańskiej, i znów toasty: „Freundschaft, Kameradenschaft". Dr. Eckert zawiadamia, że wyścig na Dunajcu wchodzi na stałe, jako impreza międzynarodowa do kalendarza I. R. K. A.

Improwizowany dancing między zastawionemi stołami przełamuje oficjalny nastrój uroczystości. O północy wędruje „towarzystwo" na dworzec, wśród cichych ulic Nowego Sącza rozbrzmiewają różnojęzyczne śpiewy. Wszyscy obiecują wrócić na Dunajec za rok. Polacy obiecują sobie prócz tego zwyciężyć.

Qui vivra-verra — jak mówi przysłowie.

Wyniki techniczne:

Jedynki: 1) Gregor Hradetzky — Unterer-Donau-Kreis, Wiedeń,

7 g. 09 : 28, czas I etapu 4 g. 02 m. 59,

zdobywa 3 puhary przechodnie Min. Spraw Zagranicznych, Wojewody krakowskiego i Komisji Zdrojowej w Szczawnicy.

2) Gerhard Hilbig — kk „Donnervogel" — Wrocław,

czas 8 : 03 : 35 (4 : 08 : 36),

zdobywa nagrodę honorową Prezydenta m. Krakowa.

3) Alois Cigner — „klub Wodnich Sportu" Praga — e

czas 8 : 14 : 23 (4 : 20 : 46)

otrzymuje w nagrodę zegarek, dar p. starosty M. Łacha.

4) Adolf Czerny — YMCA — Kraków,

czas 8 : 32 : 45 (4 : 28 : 21)

jako pierwszy z Polaków zdobywa puhar p. Min. Komunikacji, oraz nagrodę firmy „Beka" za najlepszy czas na składaku krajowej wytwórni, oraz nagrodę inż. Varmosa za najlepszy wynik zawodnika krakowskiego.

5) Herman Kuhne — T. W. N. 32—Kraków,

czas 8 : 35 : 51 (4 : 31 : 48).

Z pań pierwsze miejsce uzyskuje doskonała

1) Joanna Kemeter — „Deutscher Touring-Kajak-Club", Monachjum,

czas 8 : 56 : 29 (4 : 42 : 49)

zajmując w konkurencji ogólnej 8 miejsce! Zdobywa piękną nagrodę honorową ofiarowaną przez p. starostę dr. Łacha.

2) Meda Angelusówna — „Cracovia",

czas 9 : 13 : 11 (4 : 49 : 03)

nagroda Gł. Księgarni Wojskowej.

3) Władysława Gólkówna, WKS. „Wawel",

czas 9 : 22 : 25 (4 : 55 : 34),

nagroda firmy „Miraculum".

Dwójki:

1) Jonek — Kossubek, „Donnervogel" — Wrocław,

czas 8 : 11 : 05 (4 : 19 : 52),

doskonała atletyczna para zdobywa puhar przechodni P. Z. K. „Pstrąga", nagrodę Wojewody Śląskiego, prócz tego puhar przechodni Zarządu Uzdrowiska Szczawnica i drugi ofiarowany przez dr. Łacha za etap Szczawnica — Nowy Sącz.

2) Kielor — Przybylski — WKS. „Wawel",

czas 8 : 29 : 19 (4 : 27 : 49),

dzięki awarji pary niemieckiej Russke — Schmidt wychodzą z III na II miejsce, bijąc o parę sekund parę katowicką. Zdobywają nagrody honorowe Prezydenta m. Krakowa, firmy Piast.

3) Fuchs — Tinschert — („Klub Kanuistów" — Katowice),

czas: 8 : 30 : 34 (4 : 30 : 28).



Pierwsza z pań, Kemeter — Niemcy — startuje do II etapu

4) Solecki — Sołtys — WKS. „Wawel" — Kraków, czas: 8 : 32 : 28 (4 : 34 : 20).

5) Mucha—Górska — Śląski klub kajakowy w Królewskiej Hucie,

9 : 10 : 46 (4 : 39 : 23).

Pierwsza osada mieszana, nagroda Krakowsko-Śląskiego Okręgu Kajakowego.

6) Gablankowski—Dziewiński w KS. „Wawel" — Kraków,

8 : 39 : 22 (4 : 40 : 09).

Pary zagraniczne wskutek awarji przyszły na dalszych miejscach i tak:

Para Russke — Schmidt — druga w pierwszym dniu (4 : 25 : 09), siódma z czasem 8 : 40 : 36, para czeska Stern—Kekeli pierwszego dnia 18 wychodzi na 13 miejsre w ogólnej punktacji robiąc na II etapie dobry czas.

Płynąca poza konkursem para monachijska Muggenthaler—Pfaff ustanawia rekord trasy Szczawnica—Nowy Sącz 3 : 41 : 24 (czas Hradetzkego na tym etapie 3 : 46 : 29).

Zawody na Dunajcu były świetną propagandą zarówno sportu kajakowego, jak i Pienin oraz Szczawnicy. Zawodnicy polscy przeszli świetną szkołę. Miarą postępów mogą być dużo lepsze wyniki Polaków w drugim dniu.

Zawody były filmowane przez Wydział filmowy Związku Strzeleckiego. Zjechało też dużo prasy, zarówno, krajowej jak i zagranicznej z dr. Arndtem i dr. Kramerem na czele.

Wyścig górski brawurowo zdobył trwałą pozycję w rzędzie pierwszorzędnych imprez sportowych. Od 1934 roku Zielone Świątki spędzać będziemy zawsze na Dunajcu!

A. Heinrich

Sport kajakowy w Niemczech

Pobyt prezesa Międzynarodowej Federacji Kajakowej dr. Maxa Eckerta w Krakowie był stanowczo zbyt wielką okazją, aby nie wykorzystać jej do dowiedzenia się czegoś dokładniejszego o sporcie kajakowym w Niemczech. Okazja była tem większa, że wraz z dr. Eckertem przybył do Krakowa p. Arndt, kierownik ekspedycji niemieckiej na mistrzostwa kajakowe na Dunajcu. Dzięki więc informacyj tych dwóch wybitnych osobistości dowiedzieliśmy się wielu interesujących szczegółów, które, być może są znane pewnej części kajakowców, napewno jednak pozostają obce wielkiej masie zwolenników sportu kajakowego.

Początków każdego sportu należy doszukiwać się zawsze w Anglji. Oczywiście wszyscy wiemy, że kajak jest naturalnym środkiem lokomocji Eskimosów, ale sportowe ujęcie problemu sportu kajakowego zawdzięczamy Anglikom. Anglik, a właściwie Szkot Mac Gregor był tym pierwszym kajakowcem, który pokazał się na wodach środkowo europejskich na kajaku i przepłynął na nim prawie całą Europę. Był to rok 1886. Później sport kajakowy przedostał się także i do innych krajów. W oddziale wioślarskim Sokoła w Krakowie przechowuje się fotografja z lat dziewięćdziesiątych ub. stulecia pierwszego kajaka na górnej Wiśle. W Ameryce również sport ten zdobył sobie pewną popularność. W pierwszym dziesiątku dwudziestego stulecia kajak jest już znany w całej Europie.

Przez długi czas hegemonję w tym sporcie dzierży północ, a zwłaszcza Szwecja i Norwegja, które i do dziś dnia w zakresie, t. zw. kajaków sztywnych dzierżą prym.

Ruch międzynarodowy został ujęty w ramy organizacyjne dopiero po wojnie. W r. 1923 organizuje się w Kopenhadze Międzynarodowy Związek Kajakowy (I. R. K.), który tworzą Danja, Niemcy, Szwecja i Norwegja. Rok później przybywa Austrja, w r. 1929 członkiem federacji zostaje Czechosłowacja, a w r. 1931 także i Polska. Śladem Polski idzie niebawem szereg innych państw, tak, że obecnie I. R. K. jednoczy w sobie 17 państw. Ponadto starają się o przyjęcie do federacji Włochy, Japonja i Bułgarja.

Równolegle rozwija się także sport regatowy. W Polsce mamy bardzo niewielkie jeszcze pojęcie o sporcie kajakowym, jako regatowym. Dowiódł tego zresztą start i wyniki naszych reprezentantów na mistrzostwach Europy w Pradze r. ub. Zagranicą przyjęło się, zresztą może i słusznie, że o sporcie regatowym można mówić jedynie na kajakach sztywnych. Składaki, to łodzie turystyczne, jeśli się ich używa do regat to tylko na dłuższych dystansach, przedewszystkiem zaś na regatach górskich. Kanadyjki, tak popularne w Ameryce, Kanadzie, Czechosłowacji i Niemczech, w innych krajach jakoś nie mogą sobie zdobyć „równouprawnienia".

Ostatnio federacja osiągnęła wielki sukces, jakim było wprowadzenie regat kajakowych do programu olimpijskiego. Pierwsze regaty olimpijskie zostaną zorganizowane w r. 1936 w Berlinie na jeziorze Grünau, przyczem w programie znajdą się biegi: kajaków sztywnych jedynek, dwójek i czwórek, oraz na długim dystansie składaków jedynek i dwójek. Ponadto projektowany jest start kajaków żaglowych. Kanadyjki jeszcze nie są przewidziane.



Przed startem do II etapu w Szczawnicy

Z ważniejszych prac Federacji należy podkreślić przedewszystkiem działalność turystyczną. Federacja przeprowadziła opis wszystkich rzek prawie całego świata i ustaliła stopień ich trudności według skali 1 — 6, z tem, że stopień 1 oznacza rzekę taktycznie nie do przebycia. Obecnie więc każdy, kto się wybiera w podróż może łatwo zorjentować się, czy dany teren jest dla niego możliwy do przebycia czy też nie. W tym zakresie Federacja także przeprowadza akcję poznania nowych terenów, organizując rokrocznie wielkie wspólne spływy, mające na celu poznanie nieznanych dotychczas szerzej terenów wodnych.

Wielkiem zmartwieniem federacji są kajakowcy niestowarzyszeni, którzy nietylko w Polsce stanowią poważne niebezpieczeństwo, nietylko dla innych łodzi, ale dla całości ruchu rzecznego. W sprawie tej trudno nawiązać jakąś ogólną akcję, zaznaczyć jednak należy, że np. w Niemczech jest przewidziana ustawa, która wogóle wykluczy możność poruszania się po terenach wodnych kajakowcom niestowarzyszonym. Wartoby się także i w Polsce głębiej zastanowić nad tym problemem.

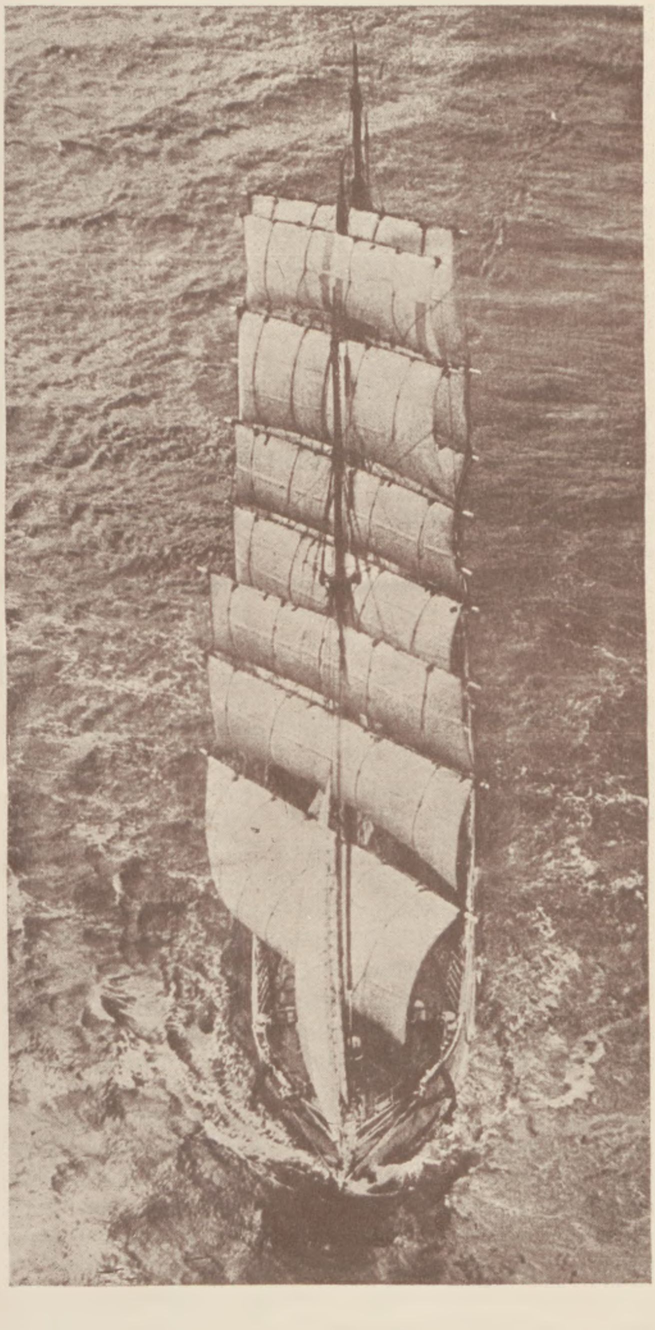
Jeśli chodzi o same Niemcy, to sport kajakowy został tam ujęty w doskonałe ramy organizacyjne. Jak narazie do związku niemieckiego (Deutscher Kanu Verband) należy 86 klubów, ponadto każde Turner Geselschaft, których jest w Niemczech kilka tysięcy, posiada swój oddział kajakowy. Oddziały te jednakże nie są jeszcze w związku zrzeszone. Działalność związku idzie w dwóch kierunkach: regatowym i turystycznym. Pierwszy kierunek jest bardzo popularnym. Każdy zawodnik posiada legitymację zawodniczą z fotografją, którą dołącza do zgłoszenia regatowego. Po regatach wynik zostaje wpisany do tej legitymacji, tak, że bez trudności ma się pojęcie o klasie danego zawodnika. Ogółem np. w regatach o mistrzostwo Niemiec startuje ok. 500 zawodników, co jest wymownym dowodem popularności sportu kajakowego. Biegi odbywają się także w czwórkach, a nawet dla młodzieży w osadach po dziesięciu wioślarzy. Wogóle w kształceniu młodych kajakowców kładzie się wielki nacisk na sport zespołowy, unikając podkreślania wyczynów jednostkowych. Młodzież korzysta z urządzeń związku bezpłatnie. Wkładka członka zwyczajnego do związku wynosi ok 6 zł.

Zdaje się to być wielką sumą, ale jeśli się zważy, co wzamian za to członek związku otrzymuje, to dojdziemy do przekonania, że jest to bardzo niewiele. A więc związek przygotował wiele ułatwień w zakresie turystyki. W pewnych okolicach wykupiono wprost tereny nadwodne dla obozów kajakowych. Pobudowano wiele schronisk, ponadto zaś związek wszedł w porozumienie z gospodami nadrzecznemi, które otrzymały specjalne szyldy. W gospodach tych członek związku korzysta z ulgowych noclegów, wyżywienia i t. p.

Osobny dział, to wspólne wycieczki związkowe. Wycieczki te odbywane są z wielkim powiedziałbym komfortem. Oto na miejsce wyjazdu członkowie wycieczki dostają się autobusami. Jeden autobus zabiera następnie cały bagaż, namioty i t. d., tak, że kajakowiec podróżuje sobie beztrosko aż do miejsca noclegu, gdzie czeka go już autobus z bagażem i kuchniami polowemi. Następuje nocleg, a na drugi dzień znów autobus zabiera bagaż, kajakowcy zaś podróżują dalej. Pozatem związek organizuje wyprawy zagraniczne dla poznania obcych „dzikich" terenów wodnych. Jasnem jest, że związek posiada swój organ prasowy, w którym zamieszcza odpowiednie komunikaty i informacje.

Jak więc widzimy sport kajakowy w Niemczech urósł do pewnego rodzaju potęgi. Rzuca się w oczy fakt, że związek ten poszedł przedewszystkiem w kierunku ułatwień turystycznych dla swych członków. To decyduje o wielkim rozwoju sportu kajakowego. Nie pomogą bowiem do jego popularyzacji wielkie imprezy regatowo-sportowe, o ile nie przyciągnie się do organizacji masy członków widokiem pewnych, konkretnych korzyści, płynących z należenia do związku. Dopiero potem idzie poziom sportowy — regatowy, który zresztą wypływa z masy kajakowców i ich znacznej sprawności w technice poruszania się na wodzie. Przykład związku niemieckiego godnym może być bez zastrzeżeń naśladowania.

W. Długoszewski



Abrahim Rydberg

Co roku odbywają się wyścigi żaglowych zbożowców na gigantycznej trasie Australja—Europa (5.000 mil). Ambicją, każdego z transportowców jest przybyć do Europy w najlepszym czasie. W roku bieżącym triumfował Szwedzki czteromasztowiec „Abrahim Rydberg", który drogą z Sidney do Falmouth-Bay (Anglja) odbył w 108 dni. Niestety, coraz mniej romantycznych żaglowców krąży po morzach i oceanach, wypiera je statek motorowy, niezależny od wiatrów, chodzący regularnie wg. rozkładu.

Start

Sądzę, że nie będzie od rzeczy, jeżeli posłuchamy kilku praktycznych uwag, dotyczących startowania, wyjętych z podręcznika doświadczonego jachtsmena[1]):

„Dobry start jest bezsprzecznie najtrudniejszą rzeczą na każdych regatach.

O ile możności, należy linję startu obierać tak, żeby jachty startowały idąc na wiatr. Ale ze względów lokalnych nie zawsze jest to możliwe i często trzeba startować, pełnym wiatrem, pół, lub baksztagowym. Który z tych startów jest najtrudniejszy, trudno naturalnie powiedzieć, gdyż wchodzi tu w rachubę cały szereg różnych okoliczności. Nie ulega wątpliwości, że nawet dla samotnie żeglującego jachtu, nie jest rzeczą łatwą, przejść przez linję przecinającą kurs pod pewnym kątem, (linja startu) w z góry obranym punkcie i w ściśle oznaczonym momencie, płynąc pełnym wiatrem. O wiele łatwiej zrobić to idąc wiatrem półpełnym, baksztagowym lub na wiatr.

Płynąc pełnym wiatrem ku linji startu, trzeba z natury rzeczy podchodzić z o wiele większej odległości, niż przy każdym innym wietrze i spostrzega się za późno, czy będzie się miało dobry, spóźniony czy przedwczesny start. Pomóc sobie nie bardzo można, gdyż zmniejszyć szybkość można tylko nieznacznie, a o zwiększeniu jej nie ma mowy (na małym jachcie). Oprócz tego jacht, który podchodzi do linji startu z nawietrznej pełnym wiatrem, musi dawać drogę wszystkim innym, które krążą wzdłuż startu idąc na wiatr lub półwiatrem, ażeby w chwili strzału, odpaść i przejść przez start.

Z powyższych względów jest wskazane, jeżeli start ma się odbyć wiatrem baksztagowym, krążyć półwiatrem po nawietrznej od linji startu i tak oczekiwać sygnału.

Przy startowaniu idąc na wiatr, można trzymać się o wiele bliżej linji startu. Możliwy błąd jest o wiele mniejszy, gdyż można w każrej chwili powiększyć znacznie szybkość przez odpadnięcie, lub zmniejszyć ją, a nawet prawie zupełnie się zatrzymać, przez zluzowanie skotów, lub zwrot dziobem wprost w wiatr.

W każdym razie zawsze lepiej jest wystartować nawet ze znacznem opóźnieniem, niż przedwcześnie. Przedwczesny start pociąga za sobą niemiłe skutki i wyklucza zazwyczaj wszelką nadzieję na jakąkolwiek nagrodę, gdy tymczasem start opóźniony może nawet czasem być korzystny.

Jeżeli wiatr jest słaby, a istnieje chociażby niezbyt wartki prąd, to należy liczyć się z nim bardzo poważnie, gdyż zdarzyło się już niejednokrotnie, że z powodu prądu jacht przeszedł przez start przedwcześnie i z powodu słabego wiatru nie mógł już na czas powrócić, żeby raz jeszcze startować. W takim wypadku dobrze jest zakotwiczyć przy pomocy lekkiej kotwicy i linki, żeby zapobiec zniesieniu przez prąd przez linję startu. Zakotwiczenie podczas regat jest zawsze dozwolone, o ile tylko przy odkotwiczeniu weźmie się z powrotem kotwicę i całą linkę kotwiczną na pokład. Nie wolno natomiast nigdzie cumować, bądźto do stałych, bądźteż do pływających przedmiotów. Z chwilą, kiedy sygnał startowy jest podniesiony, nie wolno żadnemu jachtowi być przycumowanym, być na holu, lub stać na kotwicy.

Przy zmiennym co do kierunku, słabym wietrze, należy trzymać się w pobliżu linji startu, tak żeby można było zawsze sterować. Nigdy nie należy czekać ze zluzowanemi skotami, bez możności manewrowania, gdyż mimo tego podlega się przepisom drogowym.

Należy się starać przejść przez obrany punkt linji startowej z jaknajwiększą szybkością i już na właściwym kursie. Przytem trzeba się również starać zająć względem innych jachtów możliwie takie położenie, żeby aż do następnego znaku kursowego nie być narażonym na maskowanie.

Nie trzeba wdawać się z silniejszym jachtem ani przed, ani po starcie w walkę o nawietrzną.

Należy zapoznać się już przed startem dokładnie z wszelkiemi tych regat dotyczącemi sygnałami, szczególnie jeżeli przewidziane są ewentualne zmiany kursu.

Jest rzeczą bardzo pożyteczną objechać kursy regatowe jeszcze przed regatami kilkakrotnie i przy różnych wiatrach. Szczególnie ma to znaczenie tam, gdzie kurs tylko częściowo prowadzi przez otwarte przestrzenie. Ale nigdy nie należy polegać w zupełności na zdobytych doświadczeniach, gdyż często doznaje się gorzkiego rozczarowania.

Szczególnie ważna jest znajomość warunków lokalnych tam, gdzie są zmienne co do siły i kierunku prądy oraz zmienne głębokości (przypływ i odpływ).

Żagle należy podnieść we właściwym czasie i bardzo starannie. Trzeba nietylko uwzględnić chwilowo panujące warunki odnośnie do wiatru, ale też wziąć pod uwagę możliwe w przyszłości zmiany. Należy pamiętać, że zawsze łatwiej jest zwiększyć powierzchnię żagli, niż refować. Natomiast nie należy nigdy poddawać się sugestji, patrząc na ożaglowanie innych jachtów.

Do dobrego startu pomaga bardzo zegarek ze stoperem.

Po podniesieniu żagli i porównaniu zegarka z zegarkiem komisji regatowej, należy udać się do linji startu, ażeby przez kilkakrotne jej przepłynięcie zorjentować się w kwestji najkorzystniejszego punktu startowego. Ponieważ jednak z pewnością większa ilość konkurentów obierze sobie tensam punkt, trzeba będzie swoje zamiary odpowiednio modyfikować i to w ostatniej chwili. Tu pokaże się w całej pełni doświadczenie, zdolność orjentacji i szybkość decyzji kapitana.

Przed startem należy przypatrzyć się dobrze współzawodnikom. Tacy, których żagle są złe, wydmuchane, albo nieprawidłowo i niedbale postawione, nie są zbyt niebezpieczni. Natomiast jacht o postawionych bez zarzutu żaglach, świadczy o poważnym przeciwniku.

Należy unikać sąsiedztwa jachtów, których kapitan (sternik) nie ma doświadczenia. Żadne prawo nic nie pomoże, jeżeli skutkiem niezręczności jednego lub nieuzasadnionego manewru innego kapitana, doznamy poważnej awarji. Największe niebezpieczeństwo zderzenia istnieje naturalnie w czasie startu i przy okrążaniu pierwszego znaku kursowego, kiedy jeszcze jest dużo jachtów razem.

Trzeba unikać nawet najlżejszego zetknięcia się z innym jachtem, gdyż pociąga ono bezwzględnie dyskwalifikację winnego i obowiązuje do zapłacenia odszkodowania, za spowodowaną awarję.

Czesław Petelenz

[1]) Arvay, Handbuch der Seemannschaft.



P. Prezydent Rzeczypospolitej prof. I. Mościcki—Honorowy Komandor Yacht-Klubu Polski na podniesieniu bandery w Oddziale Warszawskim

Podniesienie bandery w Yacht-Klubie Polski

W piątek dnia 25 maja o godz. 17-ej odbyło się uroczyste podniesienie bandery na przystani Oddziału Śródlądowego Y. K. P., przy ul. Międzeszyńskiej 2.

Uroczystość zaszczycił swoją obecnością Komandor Honorowy Y. K. P. Pan Prezydent Rzeczypospolitej z Małżonką.

Już od godz. 16-ej zaczęły zjeżdżać liczne samochody wiozące zaproszonych gości, których przyjmowali przy wejściu członkowie Zarządu Głównego i Śródlądowego z Komandorem Głównym, ks. Januszem Radziwiłłem i Komandorem O. Ś. p. min. Siedleckim na czele.

Wśród licznych gości zauważyliśmy pp. Premjera Kozłowskiego, min. Przem. i Handlu Floyar-Reichmanna, Wice-Marszałka Sejmu Polakiewicza, Insp. Armji Gen. Orlicz-Dreszera, Szefa Kier. Mar. Woj. Kontradmirała Świrskiego, ambasadora R. P. Franc. Laroche z Małżonką, Ambasadora Italji Bastinianiego i wiele innych dostojnych osób ze sfer rządowych, samorządowych i dyplomacji, która stawiła się szczególnie licznie.

Przybyli również Delegaci różnych Klubów sportowych, zarówno wodnych, jak i lądowych.

O godz. 17-ej oznajmiły fanfary przybycie Pana Prezydenta, który w tym roku odbył drogę samochodem, gdyż niski stan wody na Wiśle nie pozwolił, na tradycyjny przyjazd drogą wodną.

Dostojnych Gości przywitał Komandor ks. Janusz Radziwił z Członkami Zarządów Głównego i Śródlądowego, poczem córeczka Wice-Dyr. Kanc. Cyw. p. dr. Skowrońskiego wręczyła bukiet kwiatów Panu Prezydentowi, a najmłodszy jachtsmen, Bartek Zakrzewski, Pani Prezydentowej. Przy dźwiękach hymnu narodowego przeszedł Pan Prezydent wzdłuż szpaleru Członków Y. K. P. pod maszt, na którego szczycie powiewała już Jego chorągiew.

Komandor ks. J. Radziwiłł powitał Pana Prezydenta przemówieniem zakończonem trzykrotnem „Niech Żyje" na cześć dostojnego Komandora Honorowego.

Przy dźwiękach hymnu narodowego podniosła się kierowana wprawną ręką p. Kom. Aleksandrowicza, majestatycznie Bandera Y. K. P. na gafel masztu.

Ks. Radziwił zwrócił się ponownie do Pana Prezydenta, prosząc o pozwolenie na wręczenie p. Premjerowi Kozłowskiemu legitymacji na Pierwszego Wicekomandora Honorowego i p. min. Floyar-Reichmannowi na Wice-Komandora Honorowego Y. K. P.

Na tem skończyła się część oficjalna uroczystości, poczem Pan Prezydent przywitał się z poszczególnymi Członkami Y. K. P. i udał się w towarzystwie Małżonki, Władz Y. K. P. i oficjalnych Gości do jadalni, gdzie był przygotowany skromny podwieczorek.

Silny wiatr i zimno, nie pozwoliły tym razem, tak jak to było w latach ubiegłych, ustawić stołów na powietrzu, przed budynkiem klubowym. Skutkiem tego obsłużenie tak wielkiej ilości osób (około 300) w nie obliczonym na taką frekwencję lokalu, nie było rzeczą łatwą.

Pan Prezydent raczył spędzić w gronie swoich gospodarzy godzinę czasu, poczem żegnany hymnem narodowym odjechał do Zamku.

Musimy zaznaczyć, że zarówno nowomianowany Pierwszy Wice-Komandor p. Premjer Kozłowski, jak i Wice-Komandor p. min. Reichmann, przybyli na uroczystość już w mundurach Y. K. P.

Pechowa wyprawa

Zakrojona na szerszą skalę wiosenna podróż ,Temidy I' na fiordy norweskie (Stawanger — Fiord) skończyła się, niestety, niefortunnie. Naskutek awarji osprzętu, a głównie uszkodzenia steru, wypadło zawrócić po dwuch dniach żeglowania na wzburzonym Bałtyku i oddać jacht do remontu.

Gdyby nie opóźnienie w montowaniu „Temidy", wyjazd mógłby nastąpić jak projektowano dn. 16/V przy dobrej pogodzie i pomyślnych wiatrach wschodnich, dmących z rzadką w naszych warunkach uporczywością już trzeci tydzień.

Niestety, przybywającym do Gdyni jachtsmenom złośliwe losy spłatały figla: jacht stał, dzięki Bogu, już na beczce w basenie prezydenckim, ale... nieotaklowany i nie przebudowany wewnątrz!

Zamiast też 24 koji sypialnych, jakie nam obiecywano w Warszawie zastaliśmy ich tylko 16...

W tych warunkach odbywać miesięczną podróż nie radziłbym nikomu. Na najgorszym „handlowcu" każdy majtek ma własny barłóg, gdzie po służbie, zmoczony i zmordowany może wypocząć i przespać się.

Tymczasem jachtsmeni — śmietanka czy arystokracja morska — mieli dzielić swe koje z kolegami. Gdybyż to jeszcze zdrowemi... Mój „współlokator" chorował od pierwszego dnia w sposób wykluczający usunięcie go z koji. Leżał bez przerwy bezsilny, a ja — podobnież jak kilku innych, co wylosowali wspólne koje — nie miałem się gdzie przedrzemać po ciężkiej pracy na pokładzie.

„Spaliśmy" na stołach, podłogach nawet w kuchni. Podczas sztormu zdrowi, a było ich pod koniec już tylko 50%, musieli tyrać za siebie i za „trupów" zalegujących koje, a o spaniu na podłodze mowy być nie mogło: jacht przeciekał i w mesie przelewały się od ściany do ściany kałuże brudnej wody.

Rozpaczliwie też przedstawiał się motor: już w próbnych wyjazdach z basenu jachtowego do portu wojennego po benzynę, odmówił nam posłuszeństwa (obsługiwany przez specjalistę motorniczego z Mar. Woj.). Przed bramą wjazdową portu gdyńskiego straciliśmy zdolność manewrowania i wypadło wywieszać na sztagu improwizowane sygnały (z odbijaczy), aby przestrzec wchodzące do basenu węglowego okręty, że... nie odpowiadamy za swe ruchy. Motor o ile zdecydował się ruszyć, to tylko biegiem wprzód— wstecznego nie używaliśmy wobec wadliwego sprzęgła. To też wchodząc do swego basenu i manewrując na motorze (pod żaglami zatrudno obracać się takiemu wielkiemu jachtowi) dla schwytania swej beczki ,omal nie zostaliśmy wydryfowani dziobem na sąsiada „Knezia", a rufą na molo, gdyż motor nagle... stanął.

Na takim to korabiu dalekim od minimum sprawności, niezbędnej do podróży morskich, zdecydowaliśmy się wreszcie po 5-dniowej zwłoce — z przyczyn od nas niezależnych — wyjść wreszcie w upragnioną podróż przez cieśniny duńskie do Stawanger-Fiordu. Trzymał jeszcze upragniony ost, to też, aby minąć cypel Helu wypadło nam halsować w $^{1}/_{4}$ wiatru. Wyminął nas tu jacht „Wojewoda Pomorski" idący pełniejszym wiatrem do Gdańska. Za Helem na pełnych żaglach (grot, sztaksel i stensztaksel oraz przednie: fok i kliwer) sunęliśmy raźno w baksztag prawego halsu, aż do Rozewia, mrugającego noc całą z niesamowitą siłą hen wlewo od kursu.

Nad ranem „obstalunkowy Ost", który trzymał się tygodniami, zrażony snać kunktatorstwem armatorów „Temidy" złośliwie wykręcił się o 180° na czysty West.

Mieliśmy tedy tak niecierpiany przez żeglarzy w „fordewind" — wiatr przeciwny. Lawirując dzień cały to na N na pełne morze, to ku S na brzegi Pomeranji, pelengowaliśmy sobie z nudów latarnię Stilo i Scholpin, windując się pracowicie choć nieznacznie ku zachodowi.

Zamiarem kapitana było wyprowadzić „Temidę" na południowy cypel Bornholmu — Due Odde.

Niestety, wieczorem podczas mojej wachty przy braku charakterystycznych symptomów nadciągającego niżu („halo" na słońcu, pierzaste cyrusy i t .p.) uderzył w „Temidę" dość silny szkwał o rosnącej sile. Poszedł precz sztoksel i pod grotem już tylko i przedniemi żaglami parła się dalej „Temida" lewym halsem w ostry bejdewind na pełne morze z zamiarem wyjścia na zawietrzną Bornholmu.

Obliczenia nawigacyjne wskazywały jednak, że musieliśmy na tę drogę zużyć przeszło 40 godzin, o ile warunki atmosferyczne nie ulegną zmianie.

Barometr spadał regularnie o 1 mm co godzinę, zatrzymując się na 755. Przy stanie morza około 6 stopni i silnych szkwałach 7 — 8 (według Beauforta) nasz piękny szkuner trzymał się doskonale pod zarefowanym grotem (2 refy) i fokiem, z rozmachem rozcinał ostrym dziobem pieniste grzywacze, lecz niestety uszczelnienie kadłuba pozostawiało wiele do życzenia.

Ustawiczna „szpryca" przez luki zalała doszczętnie koje bosmana i motorysty w forpiku, a niebawem i w mesie mieliśmy kałuże wody, niespływającej czemuś do zęzy.

Aby zmniejszyć szybkość „Temidy" i sztormować suszej nakazał gen. Zaruski wziąć 3-ci ref na grocie, a następnie zawrócić z wiatrem i schronić się za cyplem Helu, aby przeczekać za jego osłoną wzmagający się sztorm i coraz przykrzejszą westową falę. Manewr wymagał pomocy motoru, gdyż „Temida" na samych żaglach trudno skacze na wiatr. W chwili, gdy zaczęli luzować grot-fał spojrzałem ku górze (była to znów moja wachta), gdzie na dachu kabiny nawigacyjnej rosły bosmat zgarniał płótno od tylnego liku i ujrzałem prujący się przez całą szerokość bryt grota. Jednocześnie rozpruł się nam w 2 miejscach fok, a motor... stanął. Jacht obrócił się bokiem do fali, ale zniósł tę przykrą pozycję doskonale i odpadając dalej przeszedł na fordewind mknąc na samem omasztowaniu na O ku Rozewiu.

Zdecydowano wracać zwłaszcza, że mechanizm steru zaczął się zacinać. Po założeniu zapasowych żagli przed wieczorem dn. 22.V zakotwiczyliśmy na O od latarni Helu na zupełnie spokojnej naturalnej redzie.

Dookoła szalało wzbałwanione morze, osobliwie od zatoki gdzie w porcie Helu, jak stwierdziliśmy to nazajutrz, fala szła górą przez parapet mola. Na maszcie sygnałowym obok latarni widniał złowrogi czarny stożek ostrzem do góry, co oznacza NW o sile 7 lub więcej stopni. Wisiał on jeszcze całą dobę po naszem zakotwiczeniu, potem zastąpiono go czarną kulą.

Na telefoniczną prośbę gen. Zaruskiego wysłano nam z Gdyni, ale dopiero na trzeci dzień holownik „Krakus", który nas bez przeszkód wholował do Gdyni.

Zwołana ad hoc Komisja awaryjna stwierdziła uszkodzenie steru i szczeliny w pokładzie. oddając „Temidę" na remont do stoczni Jachtowej. Zdobywca Atlantyku por. Witkowski, jeden z współwłaścicieli Stoczni przystąpił odrazu do naprawy jachtu. Po dwuch dniach ster był gotów, ale przeklęty pokład nie chciał wyschnąć: padały ciągle deszcze, uniemożliwiając uszczelnianie klepek bawełną i smołą. Straciwszy reszki cierpliwości zdecydowała nasza załoga zrezygnować z dalszego marnowania czasu i wracać do Warszawy. Jeden z kolegów zapadł nadto w ostrej formie na zapalenie wyrostka robaczkowego i musiał być zaraz operowany.

Oto nasze pechowe dzieje. *R. Niewiadomski*

Polski harcerz — zdobywcą Atlantyku

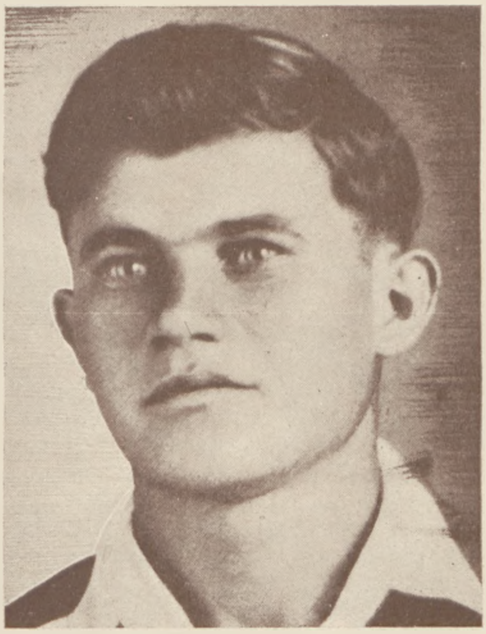
Do niedawna jeszcze polskie żeglarstwo jachtowe obejmowało swym zasięgiem zaledwie morze Bałtyckie. I oto w roku ubiegłym po raz pierwszy polski żeglarz, harcerz gdyński, Władysław Wagner dokonał czynu, którym niewielu tylko śmiałków mogło się poszczycić.

Na zukupionej u rybaka, przerobionej własnoręcznie, łodzi żaglowej, która otrzymała miano „Zjawy" ruszył z Gdyni do Afryki północnej, a stamtąd do Ameryki południowej. Po heroicznych zapasach, zwycięsko przybił do brzegów Brazylji wsławiając tym sukcesem imię polskiego żeglarstwa oraz dokumentując, iż zerwaliśmy z przeszłością lądową, że posiadamy morze i korzystamy z niego wszechstronnie.

Pamiętniki z jego wspaniałej wędrówki po wodach dalekich wydaje w najbliższym czasie **Główna Księgarnia Wojskowa p. t. „Podług gwiazd i słońca"** z przedmową Prezesa Ligi Morskiej i Kolonjalnej gen. Orlicz-Dreszera. Ostatnio Wł. Wagner dopłynął do kanału Panamskiego. Zakosztowawszy raz swobody włóczęgi morskiej zamierza on podjąć dalszą podróż dookoła świata, jednak jego wierny jacht „Zjawa" skołatany wiekiem i sztormami odmawia dalszego posłuszeństwa. Młody Polak zmuszony więc jest starać się o nowy statek, na którym mógłby odbyć wymarzoną wędrówkę. Warunki w jakich przeprowadza swoje starania są niezmiernie trudne. Na zakup drzewa do budowy nowej żaglówki nie otrzymał pozwolenia od władz miejscowych w Cristobal (nad kanałem Panamskim). Zadatkowawszy więc niewykończony jeszcze jacht w tamtejszej stoczni, zużytkował wszystkie swe zasoby pieniężne na jego wykończenie, które przeprowadza sam. Kwota, jaką rozporządzał okazała się z tego powodu niewystarczająca na zapłacenie reszty należności za niewykończony jacht, a w dodatku do pogorszenia jego sytuacji przyczyniła się jeszcze choroba, jakiej nabawił się przy pracy nad wykańczaniem jachtu. Nie należy jednak wątpić, że rodacy z Polski przyjdą z pewnością z pomocą dzielnemu zdobywcy Atlantyku. Jak się dowiarujemy Liga Morska i Kolonjalna oraz Związek Harcerstwa Polskiego zamierzają zorganizować akcję pomocy śmiałemu żeglarzowi polskiemu, mającą na celu umożliwienie mu wykonania zamiaru opłynięcia pod polską banderą ziemi dookoła.



Żaglówka „Zjawa" na której harcerz W. Wagner przejechał Atlantyk



Harcerz W. Wagner zdobywca Atlantyku

Urywek z pamiętnika Wł. Wagnera

„Przebywszy ostatnie 500 mil, mocno zepchnięci na północ przez prąd brazylijski, pewnego pięknego poranku ujrzeliśmy na horyzoncie siną linję lądu.

W odległości 3 mil zarzuciliśmy kotwicę, która mocno utknęła w mule, i zebraliśmy się w kajucie na naradę. Po półgodzinnej rozmowie, zgodziliśmy się na taki plan: z wiosła, spinakera (bom do wyciągania foka „na motyla") oraz z desek podłogowych zbudować tratwę, używszy do tego jeszcze pustych baniek do wody. Frydson i ja mieliśmy pojechać na niej na ląd, a Korniowski będzie trzymał straż na „Zjawie". Tak też zrobiliśmy.

Pierwsza tratwa „zbudowana za słabo", zaraz rozleciała się na fali. Zrobiliśmy więc drugą, mocniejszą i wraz z przypływem odbiliśmy od statku.

Wiatr był z morza i po ustawieniu na długim żelaznym harpunie żagla posuwaliśmy się dosyć dobrze naprzód, sterując zapomocą wiosła. Tratwa była trochę za mała i pod naszym ciężarem szła pod wodę tak, że siedząc byliśmy zanurzeni po pas. Skrzynkę z mapą, ubraniami i żywnością umieściliśmy wysoko.

Wieczorem po 3 godzinach jazdy, dobiliśmy do... drzew. Okazało się, że lądu wcale niema, a drzewa i krzaki, zanurzone do połowy w wodzie, rosną w mule, który z łatwością nietylko człowieka, ale i konia wciągnąłby w siebie.

Tuż na pierwszych drzewach roztrzaskało nam tratwę i wiosło oraz największą 120 l beczkę.

Noc którą przesiedzieliśmy na drzewach, była jedną męczarnią.

Miljony moskitów obsiadły nas, gryząc bezlitośnie. Ubrania nie stanowiły dla nich żadnej przeszkody, z twarzy krew ciekła, zgarnialiśmy rękami co chwila całe ich

roje. Do okropności położenia przyczyniła się jeszcze cisza i deszcz, czyniąc powietrze parnem i dusznem. Czuliśmy się bardzo źle, lecz pocieszaliśmy się myślą, że przynajmniej w tej nieciekawej podróży przez Atlantyk przeżywamy przygodę, która długo będzie tkwiła w pamięci, jako „coś porządnego".

O północy udało się nam rozniecić ogień. To trochę odstraszyło moskity.

Następnie związaliśmy tratwę zpowrotem, dodając jej dwie wiązki nałamanych z sąsiednich drzew gałęzi.

Gdyśmy ukończyli tę czynność, ogień już się wypalił. W godzinę potem zaczęło świtać i doczekawszy się odpływu próbowaliśmy odjechać.

Niestety, fala przyboju wepchnęła tratwę jeszcze głębiej w las. Dopiero po długich wysiłkach, udało nam się odbić dalej w morze, gdzie okazało się znów, że owe dwie wiązki drzewa zanurzały tratwę, zamiast ją podnosić. Odczepiliśmy je więc i ciągnąc naprzemian tratwę o godz. 11 znaleźliśmy się niedaleko statku, jednak prąd odniósł nas od niego.

Na szczęście, mieliśmy z sobą małą kotwicę, którą zarzuciliśmy na głębokości 5 m. Tymczasem Korniowski, który rano podszedł do nas o pół mili, wspiął się na maszt i zaczął nam dawać znaki rękami, abyśmy się zbliżyli, co. ze względu na prąd, było niemożliwe. Zrozumiałem, że statek stoi na mieliźnie, lecz obserwując go zauważyłem, że kołysze się mocno na fali nietylko na boki, ale i wzdłuż.

Przytknąwszy więc dłonie do ust, zacząłem wołać:

— Prąd... silny prąd... Jedź do nas... pójdzie. Muł miękki... prąd wymyje go z pod kila!



Kajak żaglowy typu „P7"

Korniowski wreszcie podniósł kotwice i „Zjawa" z łatwością zeszła z płytkiego miejsca, jednak źle pojechał i statek znowu znalazł się od nas w sporej odległości. Rzuciłem się do wody, aby wpław dostać się nań i podjechać po tratwę, lecz po kilku ruchach kurcz unieruchomił mi obie nogi i rękę i zmuszony byłem wrócić zpowrotem. Ostatecznie, na statku znaleźliśmy się dopiero po pół godzinie".

W. W.

Budowa Kajaka żaglowego typu „P7" inż. M. Plucińskiego

Warszawa 1934, Główna Księgarnia Wojsk. Cena zł. 4.50.

Do niedawna żeglarstwo u nas było sportem zamkniętym dla szerszych mas, dziś jednak dzięki licznym kursom morskim i śródlądowym corocznie zwiększa swe zastępy o kilkuset nowych adeptów. Nasze jachty morskie odbywają już dalekie wyprawy i żeglarstwo nasze rozwija się żywiołowo. Dużą jeszcze przeszkodą rozwoju żeglarstwa jest brak taniego sprzętu. Cena łodzi żaglowej zaczyna się od zł. 500.— zaś dotychczasowe kajaki ożaglone były ciągle tylko kajakami, a zatem łodziami bez żadnych prawie kwalifikacyj łodzi żaglowej. By zaradzić temu poważnemu brakowi taniego i dobrego sprzętu żeglarskiego Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i przysposobienia Wojskowego zaczął badać różne typy kajaków żaglowych (gigów) zarówno zagranicznych jak i projektowanych przez naszych konstruktorów.

Po szczegółowem przestudjowaniu i wypróbowaniu typów najbardziej odpowiednich dla naszych warunków zarówno wodnych jak i materjalnych Państwowy Urząd WF i PW przyjął typ kajaka żaglowego (giga) konstrukcji inż. M. Plucińskiego. Ten typ kajaka, ochrzony mianem „P7" posiada 7,5 m² ożaglenie slupowe, długość pudła 5 m., największą szerokość 1,03 m., zanurzenie 12 m., a z wypuszczonym mieczem 60 cm. Mimo, że pod względem wymiarów różni się on od kajaka wiosłowego, posiada jednak wszystkie cechy dobrej żaglówki, dzięki specjalnemu kształtowi dna oraz zastosowania miecza. Jednocześnie daje się użyć. jako łódź wiosłowa (hamburka). Duże ożaglowanie pozwala wykorzystać bardzo słabe wiatry, a w razie silnego wiatru, przy zarefowanym grocie, a nawet zwiniętym foku, kajak nie traci zdolności żeglowania i pozostaje czuły na ster. Przy pełnem ożaglowaniu kajak jest nawietrzny, t. zn. ma tendencję ustawiania się dziobem do wiatru, co przy błędnym manewrze, zwłaszcza u początkujących żeglarzy, zapobiega wywróceniu się. Zasadniczem ożaglowaniem dla kajaka „P7" jest ożaglowanie gaflowe (ze względu na możność transportu koleją) dla kajaków regatowych może być użyte ożaglowanie typu „Marconi".

Przed użyciem kajaka jako łodzi wiosłowej (hamburki) przymocowuje się do burt zapomocą śrub motylkowych odsadnie z dulkami, na skrzynce mieczowej umieszcza się siodełko, na podłodze — oparcie do nóg. Wewnątrz kokpitu mogą nocować 2 osoby, ochronę od deszczu uzyskuje się przez zrobienie prowizorycznego namiotu z żagla, odpowiednio złożonego i przewieszonego przez bom. W końcu nadmienić należy, iż ze względu na wspaniałe wprost jego zalety Polski Związek Kajakowców proponuje go jako typ międzynarodowy.

Podręcznik budowy kajaka żaglowego „P7" wydała Główna Księgarnia Wojskowa, ilustrując go bogato fotografjami i plikiem planów konstrukcyjnych umożliwiających każdemu jako tako obeznanemu z warsztatem stolarskim jego budowę.



Część osad biorących udział w otwarciu sezonu wioślarskiego w Berlinie

Propaganda słabości

W programie wspólnego otwarcia przystani wioślarskich należałoby coś zmienić... Może nietyle w samym programie, ile w jego wykonaniu.

W czasach — nie tak dawnych — kiedy klubów było znacznie mniej i kiedy każdy klub otwierał swoją przystań oddzielnie i w różnych terminach, (żeby sobie wzajemnie nie przeszkadzać), „Sport Wodny" był rzecznikiem wspólnego, lecz możliwie głośnego, zwracającego uwagę całego miasta, otwierania przystani.

Chodziło o stworzenie imponującego widowiska na lądzie i na wodzie. Przez pryncypalne ulice miał przejść wielki pochód młodzieży wioślarskiej z lasem sztandarów klubowych, z orkiestrą — na nabożeństwo. Przez Wisłę zaś miał się przesunąć barwny i ruchliwy korowód całego taboru łodzi, jakiemi wszystkie kluby rozporządzają.

Wszystko to — dla propagandy zdrowego sportu wioślarskiego, dla ukazania jego powabów, dla zainteresowania mas żywiołem wodnym, dla podkreślenia tężyzny osiąganej zapomocą wiosła, dla zachęty tych wszystkich młodych przechodniów ulicznych, których jakże chętnie ściągnęłoby się nad Wisłę i uczyniło członkami klubów!

Te idee przyświecały przed kilku laty „Sportowi Wodnemu" — kiedy nawoływał do wspólnego, uroczystego i wspaniałego rozpoczynania sezonu. Nawoływania nie przeszły bez echa.

Zasada niebawem tak się przyjęła, że nietylko wszystkie kluby jednego miasta, ale wszystkie ośrodki wioślarskie w całej Polsce otwierają oficjalnie sezon jednego i tego samego dnia.

To jednak, jak się okazało nie wystarcza. Bo wspólne otwarcia przystani przeszły wprawdzie z chwalebną tradycję, ale też zesztywniały w szablonie. Oczywiście, nie we wszystkich ośrodkach. Tam, gdzie w doroczną uroczystość wkłada się więcej zapału, inicjatywy i duszy — tam odbywa się ona bez zarzutu. Bardzo piękny i budujący przebieg mają owe uroczystości w Bydgoszczy, w Poznaniu i w innych mniejszych ośrodkach wioślarskich, gdzie niewątpliwie osiągają w mniejszym, lub większym stopniu swój cel.

Najgorzej, niestety, rzecz się przedstawia w stolicy. Gorzej z roku na rok. Wykonanie programu otwarcia, zwłaszcza niektórych punktów wypada blado, co rok mizerniej. Przyczyna leży w tem, że ogromna większość wioślarzy, można nawet powiedzieć ogół członków klubów, (z małemi wyjątkami) uchyla się od udziału w uroczystościach otwarcia. Oczywiście, dowodzi to nie czego innego, jak braku wyrobienia, poczucia i wychowania obywatelskiego braku karności sportowej. Bo nieposiadanie czapki klubowej nie jest argumentem rozgrzeszającym.

Jest to objaw zgoła niewesoły. Bo proszę pomyśleć: dla kogo właściwie urządza się te uroczystości otwarcia? Dla członków i dla gości. Otóż stosunek członków do programu otwarcia jest tak obojętny jakgdyby było ono conajmniej przeżytkiem!

Do pochodu ulicznego staje garstka inwalidów sportu wioślarskiego. W rzadkich szeregach daremnie szukaćby aktualnych zawodników, mistrzów, olimpijczyków, dla których niesienie sztandaru klubowego w propagandowym pochodzie przez miasto, na nabożeństwo, powinno być niemniejszym zaszczytem, niż wygrana na torze regatowym.

Widok maszerujących plutoników, a nawet samych tylko delegacyj sztandarowych sprawia wrażenie żałosne. Widzowi, nie znającemu kulis tego stanu rzeczy, może się słusznie wydawać, że owe poważne plutoniki reprezentują jakąś wymierającą organizację. W tych szeregach — bez przyszłości — nie kroczy młodzież!

Bo.., poco się męczyć? Ten pochód nie jest ani wygodny, ani... modny. Niech idą dziady! Primadonnom i primabalerinom wolno mieć swoje kaprysy, więc też nasze „gwiazdory" sportowe i niegwiazdory, miast być w szeregach i w pochodzie, zrzuciwszy z powodu upału ciężkie ubrania, zapełnili kąpieliska, (bo wyjazd łodziami zakazany aż do defilady). I stamtąd, w kąpielowych majteczkach pogrążeni w błogiem „dolce far niente", obserwowali uroczysty moment wciągania bander na maszty... Ten kwietyzm i filisterstwo młodego pokolenia wioślarskiego jest rzeczą wysoce charakterystyczną.

I powstaje pytanie, czy niektóre punkty programu otwarcia, wobec wyraźnego bojkotu większości wioślarzy, nie mijają się z celem? Czy taki naprzykład pochód, zmniejszający się liczebnie z roku na rok, miast być propagandą tężyzny wioślarstwa, nie jest raczej propagandą jego słabości? Maluczko, a do kościoła Karmelitów pomaszeruje... orkiestra 36 p. p. i trzyosobowe poczty sztandarowe niektórych klubów... Żeby to chociaż własna orkiestra... Ostatni pochód już wyraźnie zakrawał na kompromitację, — i to nietylko w wypadku, jeżel mamy od takiego pochodu wymagać propagandy, — ale nawet powagi.

Trzeba w przyszłości coś zmienić. Albo przymusić wszystkich do wzięcia w pochodzie udziału, albo zaniechać śmiesznego paradowania, żeby to noga w nogę! Jeżeli widzem ma być miasto, stolica, to wykonawcą programu musi być ogół wioślarzy z młodzieżą na czele. Jeżeli tego ogółu z młodzieżą brak, to nie okazujmy miastu lekceważenia i z grupką starszyzny idźmy lepiej do najbliższego kościoła, jak było dawniej.

Sztandary klubowe ostatnio są coraz mniej wykorzystywane dla celów propagandowych i reprezentacyjnych, dla których zostały ufundowane. Wiele obchodów i uroczystości narodowych, państwowych i społecznych, a czasem nawet ogólno sportowych odbywa się bez udziału wioślarzy, lub z udziałem znikomym, z niewątpliwą szkodą dla interesów wioślarstwa. Nie lubimy się pokazywać ze sztandarem tam, gdzie jest dużo ludzi, których moglibyśmy zainteresować żywotnością wioślarstwa, a niektórych może nawet zjednać do wiosła.

Niechęć ogółu do uczestnictwa w uroczystościach otwarcia jest częściowo usprawiedliwiona nieznośnym szablonem programu. Co rok — identycznie to samo! To się może znudzić. Zbiórka, pochód, nabożeństwo, powrót, przemówienie, podniesienie bander, czasem chrzest łodzi, defilada... W tym roku jest to wszystko stereotypem roku ubiegłego, do tego stopnia, że nazajutrz niewiadomo już czy to było wczoraj, czy przed rokiem

W Bydgoszczy jest przynajmniej ta zmiana, że co rok ceremonja otwarcia odbywa się na terenie innego klubu. W stolicy — tembardziej, samo życie domaga się pewnych urozmaiceń, atrakcji, czegoś innego, nowego! Choćby hejnału podczas wciągania bander na maszty, choćby innej trasy pochodu, (bo dlaczego rok rocznie nabożeństwo ma się odbywać u Karmeltów, a nie, dajmy na to, w kościele Zbawiciela?). Przejdźmy jednego roku, dla odmiany innemi ulicami! Marszałkowska tak samo chętnie nas zobaczy, jak Nowy Świat. Dla głównego obchodu zmieniajmy tereny klubowe, których tyle przecież przybyło ostatnio!

Kto wie, czy wyrzeczenie się szablonu i staranne opracowanie nowego programu otwarcia z pewnymi inowacjami, nie pociągnie tych, którzy stronią lub ostatnio wycofali swój udział, może ze znudzenia?

Życie, doświadczenie i przykłady — domagają się reform. Niepodobna dłużej tolerować propagandy słabości sportu wioślarskiego!

Uwagi powyższe nasunęły się niewątpliwie każdemu krytycznemu obserwatorowi ostatniego otwarcia Sezonu w Warszawie. Skreśliłem je pod świeżem wrażeniem, co nie przesądza, że do sprawy tej Redakcja „Sportu Wodnego" wróci jeszcze w czasie właściwym to znaczy na kilka tygodni przed następną uroczystością i rozpoczęcia sezonu wioślarskiego. A może temat ten wywoła wcześniejszą dyskusję?

W. Orzelok

O szybkości i czasach łodzi wyścigowych

U progu nowego sezonu warto przypatrzeć się krytycznie niektórym naszym zwyczajom regatowym. Utarło się mniemanie, że do jednego z głównych zadań każdej komisji sędziowskiej, funkcjonującej na regatach, należy obliczanie czasu, który poszczególne osady zużyły na przejechanie toru regatowego. Sędziowie są zwykle w pełni zadowoleni, skoro mogą ogłosić, iż osada A zwyciężyła w czasie X minut i Y sekund, a osada B przybyła do mety w czasie X minut i Z sekund. I na tem koniec. Nikt się nie zastanawia nad wartością osiągniętych wyników, zwłaszcza, że istnieje względnie słuszna zresztą opinja, iż czasy osiągnięte w wioślarstwie regatowem są miernikiem względnym, zależnym przedewszystkiem od takich czynników jak kierunek i natężenie wiatru. Charakter toru regatowego schodzi na plan drugi, zwłaszcza o ile mamy do czynienia z torami o wodzie stojącej i odległościami niezmienianemi w poszczególnych latach porównawczych. W takich razach możnaby więc zebrać z biegiem czasu pewne dane porównawcze, zwłaszcza o ilebyśmy zapożyczyli z nauk metereologicznych owe małe przyrządy, używane do mierzenia natężenie wiatru. Jest to problem, nad którym wartoby się zastanowić, tembardziej, że czasy regatowe, uzyskane przez osady, są jedynym, jakkolwiek niewykorzystanym dotąd należycie, komentarzem do każdego biegu. Jeśli zaś nie wiemy, jak i co począć z otrzymanemi czasami, to lepiej wogóle nie zadawać sobie trudu chronometrycznego ujęcia każdego biegu, ponieważ otrzymujemy jedynie wyniki historyczne i nic nie mówiące.

Byłoby rzeczą powitania godną, gdyby powyższej sprawie poświęcić znacznie więcej uwagi, zwłaszcza na torach o wodzie stojącej. Należałoby przytem wprowadzić inowację mierzenia czasu osad w pierwszej połowie toru, przez co zyskałoby się ciekawe materjały porównawcze. Jak wiadomo, ideałem dobrej osady jest taka, która przebywa drugą połowę toru w czasie krótszym, aniżeli pierwszą część toru, czyli staje się w miarę „rozkręcania się" coraz szybszą. Przy braniu i porównywaniu czasów z połowy toru mielibyśmy również pewne zobrazowanie wzrastania zmęczenia osad, zwłaszcza, gdy wioślarze wiosłują surowo lub ruchami mało płynnemi.

Nadto należałoby na każdych regatach przeprowadzać porównania krytyczne czasów osiągniętych przez poszczególne rodzaje łodzi. Możemy przytem otrzymać bardzo ciekawe kryterja poziomu różnych osad, o ile warunki atmosferyczne nie ulegają w czasie regat zbyt gwałtownym zmianom. Wyłania się przytem zasadnicze pytanie, które rodzaje łodzi wyścigowych mogą rozwinąć największą szybkość. Pod tym względem istnieją nawet wśród starych praktyków poważne niejasności, mimo. że zagadnienie jest już oddawna ustalone. Przyjmując równy poziom techniczny poszczególnych osad, najszybszą łodzią jest ósemka, która jest na dwuch tysiącach metrów wody stojącej o pełne 30 sekund szybsza od czwórki bez, będącej drugim najszybszym typem łodzi wyścigowej. Na trzeciem miejscu idzie dwójka podwójna, która jest na wyżej wymienionej odległości o 10 sekund wolniejsza od czwórki bez, a o 5 sekund lepsza od czwórki (ze sternikiem). Czwórka winna być więc w równych warunkach i na 2000 m. wody stojącej gorsza od ósemki o 45 sekund, od czwórki bez sternika o 15 sekund i od dwójki podwójnej o 5 sekund. Jeśli więc czwórka uzyskała na dwóch tysiącach metrów bez wiatru bardzo dobry czas 7 minut, to dwójka podwójna winna wykazać 6 — 55, czwórka bez 6 — 45, a ósemka 6 — 15, o ile poziom osad w wymienionych rodzajach łodzi jest równy poziomowi bardzo dobrej osady czwórki. Im poziom osad będzie gorszy, tem różnice w czasie będą mniejsze. Jeśli więc czas dwójki podwójnej jest gorszy od czwórki, to poziom pierwszej jest słaby i musi budzić zastrzeżenia. Tego rodzaju porównanie przyjęto już oddawna w wioślarskich sferach zagranicznych i byłoby rzeczą pożądaną, ażeby takie krytyczne rozpatrzenie wyników stosowano conajmniej na wszystkich naszych torach o wodzie stojącej. Jeśli tor wynosi tylko 1700 m., to różnice będą odpowiednio mniejsze od podanych wartości, lecz jednak przy zachowaniu odnośnej proporcji 2000 : 1700.

Po ósemce, czwórce bez, dwójce podwójnej i czwórce idą mniej szybkie rodzaje łodzi wyścigowych, mianowicie dwójka bez sternika, jedynka i dwójka ze sternikiem. Dwójka bez sternika jest w tych samych warunkach o 20 sekund wolniejsza od czwórki, lecz tylko cośkolwiek szybsza od jedynki, albowiem różnica wynosi przy równych poziomach osad zaledwie 5 sekund na dwa tysiące metrów wody stojącej. Wolniejszą od jedynki jest jedynie dwójka ze sternikiem z różnicą 40 sekund. W oddzielnej tabelce zestawiono odnośne dane orjentacyjne, oparte na standartach zagranicznych. przyczem można w łatwy sposób stwierdzić wzajemny stosunek szybkości poszczególnych rodzajów łodzi wyścigowych. Tego rodzaju dane porównawcze umożliwiają szybkie stwierdzenie, czy klasa czołowych osad jest wyrównana. Z pośród siedmiu rodzajów łodzi wyścigowych najmniejsze różnice oraz prawie równą szybkość mogą rozwinąć dwójka podwójna i czwórka, oraz dwójka bez i jedynka. Dlatego możnaby naprzykład w razie bezwartościowych walkowerów w dwójce podwójnej i czwórce, lub dwójki bez i jedynki rozegrać bieg mieszany, który byłby dla wszystkich bez wyjątku bardziej interesujący i przedstawiał pewną wartość sportową.

Porównanie szybkości różnych rodzajów łodzi wyścigowych.

znak + oznacza że łódź jest szybsza o ilość podanych sekund,
znak — oznacza, że łódź jest wolniejsza o ilość podanych sekund,
tor 2000 metrów wody stojącej.

	Ósemka	Czwórka bez	Dwójka podwójna	Czwórka	Dwójka bez	Jedynka	Dwójka ze stern.
Ósemka	/	+30	+40	+45	+65	+70	+110
Czwórka bez	—30	/	+10	+15	+35	+40	+80
Dwójka podwójna	—40	—10	/	+ 5	+25	+30	+70
Czwórka	—45	—15	— 5	/	+20	+25	+65
Dwójka bez	—65	—35	—25	—20	/	+ 5	+45
Jedynka	—70	—40	—30	—25	— 5	/	+40
Dwójka ze stern.	—110	—80	—70	—65	—45	—40	/

W bieżącym sezonie regatowym należałoby sprawie czasów poświęcić więcej uwagi, przeprowadzając odpowiednie porównania krytyczne czasów osiągniętych na poszczególnych rodzajach łodzi i ujmując czas potrzebny do przebycia pierwszej i drugiej połowy toru. Nadto byłoby rzeczą pożądaną ujmować czynniki atmosferyczne, panujące w czasie przebiegu regat w ścisłe wartości jednostkowo-meteorologiczne. Wtedy tylko odniesiemy naprawdę pewną względną korzyść praktyczną z osiągniętych czasów i nauczymy się patrzeć krytycznie na wyniki liczbowe.

Dr. Tilgner

Z Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich

Wobec spodziewanego na „Danziger Internationale Ruder-Regata" w Gdańsku oraz na międzyklubowych regatach w Bydgoszczy i w Poznaniu (Witobel) spotkania regatowego z niemieckiemi klubami Gdańska, a prawdopodobnie i z klubami Rzeszy Niemieckiej, — Komisja Sportowa PZTW wzywa Towarzystwa związkowe do usilnej pracy przygotowawczej nad doprowadzeniem do należytej formy swych czołowych osad.

W trudnych spotkaniach z wioślarzami niemieckimi, wioślarze polscy wykazać muszą swą całkowitą wartość.

PZTW otrzymał zaproszenie łotewskiego Związku Wioślarskiego na międzynarodowe Regaty w Rydze (29.7.34). Wobec uzgodnionej dla nas daty, będą mogły pojechać na te regaty osady, które nie zostaną zakwalifikowane do reprezentacji Polski na Mistrzostwa Europy, których poziom sportowy będzie jednak dostatecznie wysoki.

Na regaty FISA o Mistrzostwa Europy w Lucernie (12.8.34) wyjedzie możliwie liczna reprezentacja Polski.— Zdobycie biegu o Mistrzostwo Polski jeszcze nie kwalifikuje do udziału w reprezentacji. Osady zakwalifikowane do wyjazdu muszą wykazać odpowiednio wysoki poziom sportowy.

Przypominamy, że w biegach o Mistrzostwa Polski, a zatem i reprezentacji mogą brać udział osady mięszane z dwóch, lub więcej klubów związkowych (patrz nowy regulamin regatowy).

W związku z przygotowaniami do XI Olimpjady w Berlinie — Komisja Sportowa PZTW zaleca wszystkim towarzystwom związkowym usilną akcję w celu ściągnięcia do klubów specjalnie dużej ilości nowicjuszy, przedstawiających odpowiedni materjał wioślarski i przeprowadzenie wśród nich starannej selekcji, aby dla wzmocnienia nowych kadr reprezentacji wyszukać nowe prawdziwe talenty wioślarskie.

Regatom „Pierwszy Krok Wioślarski", które w myśl nowego regulaminu mają być zorganizowane przez Komitety międzyklubowe w dniu 12 sierpnia b. r. jednocześnie a) w Warszawie (tor Z. U. K.); b) w Poznaniu (Warta); c) Budgoszczy (Brda); d) Wilnie (Wilja); e) Krakowie i f) w Kaliszu — nadać należy charakter najbardziej powszechny i jednocześnie charakter propagandy olimpijskiej. Regaty te nazwać należy: „Pierwszy Krok Wioślarski — Poszukiwanie nowych olimpijczyków".

Przypominamy, że w „Pierwszym Kroku" startować mogą osady klubów dotychczas do PZTW nie należących oraz wioślarze niestowarzyszeni, którzy korzystają z wynajmowanego u przedsiębiorców taboru wioślarskiego.

Na tego rodzaju regatv wyjednano już w P. K. Olimp. bezpłatne nagrody dla wioślarzy w postaci odpowiedniej ilości egzemplarzy pięknie ilustrowanego wydawnictwa „Polacy na X Olimpjadzie".

P. K. Olimp. na wniosek naszego przedstawiciela przyobiecał ofiarować trzy specjalne nagrody dla klubów, które w 1934 r. będą mogły wykazać się najlepszemi osadami kategorji nowicjuszy i młodszych.

Sprawy Gdańska. Polski Klub Wioślarski w Gdańsku z okazji swego jubileuszu buduje dużym nakładem pracy i środków pieniężnych na specjalnie zakupionym terenie własny budynek przystaniowy.

Uroczyste otwarcie tej nowej i wspaniałej polskiej placówki na terenie Wolnego Miasta Gdańska odbędzie się w terminie nieco opóźnionym z powodu wykończania budynku. Termin ten podany będzie na zaproszeniach, jakie wkrótce roześle Klub Wioślarski w Gdańsku.

Nowa polska przystań wioślarska w Gdańsku będzie stałem oparciem dla bardzo licznych wycieczek turystycznych z całej Polski.

Komitet wykonawczy P. Z. T. W. wzywa Towarzystwa Związkowe do wzięcia udziału w pięknej manifestacji otwarcia nowej, a tak ważnej dla naszych wioślarzy przystani, przez wysłanie na tę uroczystość umundurowanych delegacyj ze sztandarami. Klub Wioślarski w Gdańsku czyni starania celem uzyskania zniżek kolejowych.

Komitet Wykonawczy P. Z. T. W. proponuje, by wioślarze polscy z okacji powyższych uroszystości **ufundowali Klubowi Wioślarskiemu w Gdańsku sztandar klubowy.** Komitet Wykonawczy nie mogąc obciążyć nowym wydatkiem, ani kasy Związkowej, ani kas Klubowych, zamierza przeprowadzić akcję zbiórki wśród zamożniejszych członków Towarzystw Wioślarskich, za pośrednictwem specjalnie w tym celu zaproszonych członków Zarządu P. Z. T. W. W Warszawie akcję tą prowadzić będzie Skarbnik Związkowy p. H. Szumski, we Włocławku — Prezes Bojańczyk, w Poznaniu — Prezes Garstecki, w Bydgoszczy — Prezes Czajewski, w Kaliszu — Prezes Motylewski, w Wilnie — Prezes mjr. Lankau i w Krakowie — redaktor Długoszewski.

Instruktorzy dla klubów wioślarskich.

Dzięki pomocy finansowej z Państwowego Urzędu WF i PW, P. Z. T. W. zamierza zaangażować kilku instruktorów, celem obsłużenia klubów prowincjonalnych i pobudzenia ich do czynniejszej działalności, jak również dla dania możności miejscowym członkom nauczenia się prawidłowego wiosłowania.

Warunki są następujące: Związek opłaca honorarjum instruktora — natomiast kluby muszą dać życie i mieszkanie oraz przejazd (zwrot kosztów) koleją w jedną stronę 3 kl.

Czas korzystania z instruktora przez klub określamy na 2 tygodnie do miesiąca, stosownie do życzenia klubu.

Kluby, pragnące skorzystać z okazji proszone są o spieszne podanie w jakim czasie i jak długo pragnęłyby korzystać z instruktora.

Odpowiedzi prosimy nadsyłać do dnia 15 czerwca b. r. Nadmieniamy, że w pierwszym rzędzie prawo do korzystania z instruktora przysługiwać będzie klubom najsłabszym, które dotąd nie brały udziału w regatach związkowych.

Polski Związek Towarzystw Wioślarskich.

Kapitan Związkowy: *(—) E. Lenartowicz*

V.-Prezes: *(—) A. Loth*

Pływactwo Polskie w perspektywie 12 lat

Ze stanu sportu pływackiego w Polsce jesteśmy zawsze niezadowoleni. Zawsze uważamy, że jego rozwój, zarówno wszerz, jak i wzwyż, pozostawia wiele do życzenia. Istnieją jednak przyczyny, dla których jesteśmy w stosunku do tej gałęzi sportu bardziej krytyczni, niż w stosunku do innych i stawiamy jej większe, niż innym, zazwyczaj nawet zbyt wielkie wymagania.

Jeżeli chodzi o rozwój wzwyż, o porównanie z zagranicą, które stale pozostaje dla nas wielce niekorzystne, to zwrócić należy uwagę na szereg momentów szczególnych. Tak więc przedewszystkiem rozpiętości między wynikami mistrza i nowicjusza są w pływaniu niepomiernie większe, niż w innych sportach. W lekkiej atletyce, np. na 100 m. wynik ostatniego niedołęgi — jakie 17 — 18 sekund, będzie najwyżej o jakie 75% gorszy od rekordu światowego (10,3 sek). W pływaniu natomiast rekord światowy na 100 m. wynosi 56,8 sek., wyniki przeciętnych dobrych pływaków nie-zawodników, przekraczać już będą zawsze 2 minuty, czasy nowicjuszy sięgać będą 4,5, nawet 6 minut, nie mówiąc już o wszystkich, którzy wogóle do mety nie dopłyną. Jak widać więc, rozpiętość między wynikiem mistrzów a nowicjuszy sięga tu paruset procentów.

W świetle tego zestawienia widocznem się staje, iż sport pływacki polski, który narodził się w r. 1922, a więc przed laty dwunastu, który wówczas rozpoczął swą działalność jako nowicjusz, miał znacznie większą przepaść różnicy z zagranicą do wypełnienia, aniżeli taka, np. lekka atletyka. W innych sportach nierekordowych — jak np. wioślarstwie, narciarstwie, szermierce, tennisie, czy piłce nożnej, różnic dzielących nas od zagranicy nie da się nigdy zmierzyć cyframi absolutnemi, i dlatego te gałęzie sportu przez dobieranie sobie odpowiednich przeciwników, mogą się zawsze wykazać pozornie zupełnie dobremi rezultatami w spotkaniach międzynarodowych. Tak np. w narciarstwie można zajmować dobre i efektowne miejsca w zawodach kontynentalnych, i nie afiszując się z tem, że tensam zawodnik w Norwegji mógłby się znaleźć na miejscu, np. trzydziestem. Pływacy i lekkoatleci nie mogą sobie na to pozwolić. Każdy ich wynik mierzony jest zegarkiem lub centymetrem, i zwycięstwo nad słabym przeciwnikiem odrazu odpowiednio krytycznie ocenione.

Lekka atletyka przytem jest sportem starszym. W chwili, gdy po wojnie wkroczyliśmy na arenę międzynarodową, lekka atletyka światowa znajdowała się już u szczytu rozwoju, i od tego czasu postępy rekordzistów świata nie były zbyt wielkie. Już w latach 1920 — 24 lekko atleci Ameryki, Finlandji i inn. osiągnęli najwyższe wyżyny i wiele dalej piąć się już nie mogli. Dla tego też stosunkowo łatwiej było nam dociągać się do tego poziomu, gdyż zmierzało się już pewnego nieruchomego, ustalonego celu. Inaczej było natomiast z pływaniem. Jest ono sportem młodym, i od chwili, gdy zaczęliśmy się niem zajmować, poczyniono zagranicą postępy tak kolosalne, o jakich nawet nie śniło się nam przed paru laty. W latach 1920 — 24 pływactwo światowe, zwłaszcza kobiece, znajdowało się w porównaniu ze stanem dzisiejszym niemal w powijakach, i dlatego do chwili obecnej ciągle znacznemi krokami posuwa się naprzód. Wskutek tego, choć my idziemy naprzód jeszcze szybciej, dogonić zagranicy nie możemy, gdyż ta wciąż ucieka, a różnica początkowa była kolosalna. Różnica ta zmniejsza się stale, ale ponieważ pływacy gonią cel ruchomy i uciekający — na dogonienie trzeba więcej czasu.

Trzecim wreszcie czynnikiem usprawiedliwiającym opóźnienie pływaków w stosunku do zagranicy jest to, że dopiero od paru lat i to tylko w kilku ważniejszych ośrodkach, mamy do swej dyspozycji kryte pływalnie, w ilościach wciąż niedostatecznych. Stanowią one przecież nieodzowny warunek postępu. Jest już pewnikiem, iż bez krytej pływalni nie można osiągać czasów poniżej, np. 1 : 10 na 100 m., to jest nie można uzyskać wyników kwalifikujących zaledwie do słabej drugiej klasy europejskiej.

Nie od rzeczy będzie również zwrócić uwagę na jeszcze jeden czynnik, który sprawia, że porównania z zagranicą są dla naszych pływaków szczególnie niekorzystne: czynnikiem tym są wyniki kobiece. Pływanie ma to do siebie, iż rozpiętość między najlepszemi wynikami sportowemi kobiet i mężczyzn jest bardzo niewielka, znacznie niższa, niż we wszystkich innych sportach. Obecnie różnica w rekordach światowych kobiet i mężczyzn na 100 m. jest zaledwie około 9 sek. Najlepsze pływaczki świata — Amerykanki, Holenderki, Angielki, znajdują się na poziomie pływaków dobrej klasy europejskiej. Tego nie bierze się nigdy pod uwagę, i czyni się porównania między naszymi mistrzami, a takiemi Ten Ouden, czy Madison. Porównania te są dla naszych zawodników nieefektowne, choć w rzeczywistości nic nie znaczą.

Z tych wszystkich względów, mimo, że poczyniliśmy w pływaniu w ciągu dwunastolecia postępy kolosalne, bezsprzecznie większe i w trudniejszych warunkach uzyskane, niż wszystkie inne działy sportu w Polsce, mimo to jednak ciągle jesteśmy od mistrzów świata daleko, ciągle mistrzynie świata depczą po piętach już nie rekordzistom Polski, już nie Bocheńskim, Karliczkom i Szrajbmanom, ale depczą po piętach naszym zawodnikom czołowej klasy. I dlatego pozornie wydaje się, że posuwamy się zbyt wolno, pozornie wydaje się, że nie możemy zagranicy dogonić.

Jeżeli chodzi o rozwój pływactwa wszerz, to i z niego nie jesteśmy nigdy zadowoleni. I tu jednak jest lepiej aniżeli by się mogło na pierwszy rzut oka wydawać. Przedewszystkiem więc szwankuje jeszcze system rejestracji pracy prowadzonej na głębokiej prowincji. Istnieje w Polsce wielka liczba letnich pływalni, w których odbywa się nauka pływania i zawody, o których jednak nikt nie wie, na których pracują osoby i kluby niezrzeszone w związku, wymykające się ze statystyki prowadzonej przez Polski Związek Pływacki.

Najpoważniejszą przyczyną niedostatecznej popularyzacji pływania w Polsce jest nasz klimat i brak pływalni krytych. Jesteśmy zbyt biedni, aby móc tych pływalni budować tyle, ile ich trzeba, tak jak buduje je Ameryka, czy Anglja, i dlatego pływanie jest sportem sezonowym. Młodzież szkolna rozjeżdża się latem na wakacje, wojsko wychodzi na manewry, i dlatego w tych najważniejszych ośrodkach które powinny w pierwszym rzędzie naukę pływania forsować — sezonowość jest przeszkodą niesłychanie poważną, nie dającą się niejednokrotnie usunąć.

Te trudności techniczne są najważniejszą zaporą tamującą rozwój pływania. A jednocześnie doceniając w pełni znaczenie pływania, uważamy zawsze, że winno być ono tak rozpowszechnione niemal, jak umiejętność chodzenia. Wymagania są ogromne, środki techniczne znikome. Liczba paru tysięcy czynnych zawodników w Polsce dla pływania wydaje się nam mała, niedostateczna, jak na 32 miljony mieszkańców. Gdybyśmy mieli natomiast tylu szermierzy czy łyżwiarzy — uważaliśmy, iż sporty te są w najwyższym rozkwicie.

d. c. n.

T. Sem.

POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI
w Warszawie **Al. Jerozolimskie 3, m. 20.**

Komunikat.

I. Ośrodki: Morski i Śródlądowy.

a) **Morski:** od dnia 15. do 12.VII r. b. odbędzie się Morski Ośrodek żeglarski w Gdyni. Kandydatów winne kluby zgłaszać do P. Z. Ż. (Al. Jerozolimskie 3, m. 20). Druki zgłoszenia są do otrzymania w lokalu P. Z. Ż.

Koszty ośrodku wynoszą zł. 45 płatnych zgóry, oraz cena biletu kolejowego do Gdyni i z powrotem z 80% zniżką (rozkazy wyjazdu).

Zawiadomienia o przyjęciu będą kandydatom zamiejscowym wysyłane przez P. U. W. F. i P. W. bezpośrednio, zaś kandydatom z Warszawy za pośrednictwem P. Z. Ż.

Zaznacza się, że w r. b. na Ośrodek będą przyjmowani oprócz sterników jachtowej żeglugi śródlądowej i morskiej również kandydaci niewykwalifikowani w stosunku 3 : 5. Wyjaśnia się jednocześnie, że opłatę za Ośrodek należy wnosić na miejscu do Kierownika Ośrodka.

b) Śródlądowy. Od 22.VI do 19.VII r. b. odbędzie się Ośrodek Śródlądowy w Jeziorach pod Grodnem. Termin zgłoszeń jak w Ośrodku Morskim.

Koszty Ośrodka wynoszą zł. 15, zaś dla nadliczbowych zł. 38. Kolejność przyjęcia uzależnioną jest od posiadanych kwalifikacyj. Zawiadomienie o przyjęciu jak w sprawie Ośrodka Morskiego.

Uwaga: W r. b. kobiety nie będą przyjmowane.

II. Numer jubileuszowy „Sportu Wodnego".

Z okazji 10-cio lecia istnienia P. Z. Ż. zostanie wydany specjalny numer „Sportu Wodnego" poświęcony żeglarstwu polskiemu. Wzywa się więc wszystkie kluby i sekcje należące do P. Z. Ż. o dostarczenie bezpośrednio do redakcji Sportu Wodnego do rąk p. redaktora M. Majchera następujących danych w terminie jaknajkrótszym, nie później jednak jak do dnia 1 lipca r. b.:

1) Nazwa klubu, 2) Rok założenia i bardzo treściwa historja klubu, 3) działalność regatowa i turystyczna (regulaminy nagród przechodnich), 4) wykaz flotylli, 5) 3 zdjęcia fotograficzne w tem jedno bandery.

Jednocześnie komunikuje się, że został utworzony Komitet Redakcyjny w osobach pp.: Komandora Czesława Petelenza, inż. E. Fryzendorfa i M. Niedźwiałowskiego — do których w wypadku ewent. wątpliwości prosimy zgłaszać się bezpośrednio.

III. Kalendarz sportowy.

Przypominamy, że został zatwierdzony następujący kalendarz sportowy na r. b.

1. 10.VI — 17.VI regaty związk. w Warszawie org. Yacht-Klub A. Z. S.
2. 24.VI regaty związk. w Warszawie org. K. Ż. W. T. W.
3. 24.VI regaty morskie Gdynia - Borholm, org. Y. K. P.
4. 29.VI długodystansowe regaty Warszawa — Modlin, org. O. Y. K.
5. 29.VI — 1.VII regaty związk. na jeziorze Charzykowskiem w Chojnicach, organ. Klub. Żeglarski Chojnice.
6. 12.VIII regaty związk. na jeziorach Augustowskich, org. O. Y. K.
7. 15.VIII regaty związk. na jeziorach Augustowskich, org. Y. K. P.
8. 2.IX — 9.IX związk. regaty w Warszawie, org. S. Ż. K. W. „Wisła".
9. 16.IX — 23.IX związk. regaty w Warszawie, org. Y. K. P.
10. 30.IX — 7.X związk. regaty w Warszawie, org. K. Ż. W. T. W.

Bezprawne używanie stopni.

P. Z. Ż. jest w posiadaniu dowodów stwierdzających, że niektórzy żeglarze używają tytułu „Kapitana jachtowej żeglugi morskiej" nie mając do tego podstaw prawnych. Zwraca się uwagę, że tytuł ten mają prawo używać tylko osoby posiadające patenty wydane przez Polski Związek Żeglarski.

Zmiana lokalu Związku.

Polski Związek Żeglarski posiada swój nowy lokal przy ul. Al. Jerozolimskie Nr. 3. m 20

(—) gen. M. Zaruski
Prezes P. Z. Ż.

Sekretarz:
(—) J. Lisicki

Nowa Placówka kajakowców we Włocławku

W dniu 13 maja r. b. została poświęcona i otwartą nowa placówka sportu kajakowego we Włocławku. Jest nią przystań Sekcji Kajakarskiej Wojskowego Klubu Sportowego „Cuiavia" we Włocławku. Stanowi ją pomost na wiśle, położony niedaleko od przystani harcerskiej i duży namiot zawierający szatnię i stoisko dla kajaków. Sekcja rozporządza narazie 20 kajakami zbudowanemi własnemi siłami w miejscowych warsztatach. Dalsze kajaki w robocie. Duża liczba członków klubu i rosnące zamiłowanie do sportu wodnego rokują nowej placówce najlepsze nadzieje.

Żeglarstwo u harcerzy.

Zbliżający się sezon żeglarski będzie niewątpliwie dużym krokiem naprzód w rozwoju żeglarskiego harcerstwa. Sprawozdania roczne z lat ubiegłych wykazują. stały postęp, zarówno w ilości jednostek, ich poziomie technicznym i organizacyjnym, oraz w ilości i jakości taboru żeglarskiego. Oto cyfry za 3 lata ubiegłe i stan w dniu 1.I-34 r.

	Ilość harcerzy.	Ilość harcerzy umiejących pływać.	Tabor.
1931	830	150	83
1932	1611	1267	290
1933	2172	1607	636
1934	2932	2186	863

Na rozwój ilościowy oraz podniesienie poziomu wyszkolenia w najbliższym okresie wpłynie fakt zakupienia przez Kierownictwo drużyn Żegl. 10 jednakowych jachtów przybrzeżnych, które już przybyły do Gdyni, oraz zakupienie pełnomorskiego jachtu, na który są już fundusze.

Harcerstwo posiadając tak świetny tabor, przy swej stale wzrastającej ilości członków, która od dnia 1.I.34 r. do dnia dzisiejszego wzrosła do ilości 5.000 członków i 1.000 jednostek taboru wodnego, staje się bezkonkurencyjną organizacją żeglarską młodzieży.

W przededniu sezonu żeglarskiego, zorganizowano 38 punktów postoju na szlakach wodnych, oraz kilka przystani znajduje się w stanie budowy.

Jedziemy do Berlina.

Wycieczka do Berlina na „Rundfahrt um Berlin" zapowiada się wyjątkowo ciekawie. W programie wycieczki przewidziano nietylko zwiedzenie terenów wodnych dookoła Berlina, ale również zwiedzenie stadjonu olimpijskiego, toru regatowego oraz samej stolicy Niemiec, Poczdamu i zabytków historycznych. Jest to więc wielka okazja, zwłaszcza, że w dn. 17 i 18 czerwca uczestnicy wycieczki będą mieli możność zobaczenia wielkich regat międzynarodowych w Grünau.

Niemcy przygotowują się do przyjęcia gości nadzwyczaj troskliwie. Przygotowano nietylko kwatery, łodzie i t. d., ale związek niemiecki zapewnił także przewodników, władających językami angielskim, duńskim, francuskim i **polskim**. Zwłaszcza to ostatnie jest poniekąd rewelacją. I ciekawe, że właśnie w tym kierunku Niemcy mają najwięcej trudności, mianowicie w Berlinie nie mają wioślarzy, którzyby mówili po polsku. To też obecnie przeprowadza się skrzętnie poszukiwanie za osobami, które mówią po polsku. Dowodzi, to dużej zmiany zapatrywań w Niemczech, odnośnie do Polski i Polaków.

Przy tej sposobności zaznaczyć należy, że w Niemczech panuje wogóle nastrój bardzo Polsce przychylny. Dowodzą tego głosy prasy i oświadczenia miarodajnych osobistości.

Tak więc wycieczka do Berlina zapowiada się wyjątkowo dobrze. Szkoda tylko, że wczesny termin zgłoszeń i dość wysoka suma przedpłaty uniemożliwiły wzięcie udziału w tej wycieczce większej ilości wioślarzy. Przypuszczać jednak należy, że wycieczka ta będąc pierwsza— nie będzie ostatnią i stanie się zapoczątkowaniem częstszej wymiany turystycznej i regatowej między Polską a Niemcami i dopomoże do rzeczowego załatwienia sprawy niemieckich klubów w Polsce.

Udział w spływie dookoła Berlina weźmie 80 wioślarzy różnych klubów oraz 4-ch członków zarządu P. Z. T. W.

KLUB WIOŚLARSKI W GDAŃSKU
PROGRAM

wstępny V-tych regat międzyklubowych w Gdańsku w dniu 17 czerwca 1934 r.

Tor regatowy — Most kolejowy — Heubude II

Bieg 1	*godz.*	*15.00*	*Czwórki młodszych.*
„ 2	*„*	*15.20*	*czwórki półwyścigowe młodzieży poniżej lat 18.*
„ 3	*„*	*15.40*	*czwórki półwyścigowe pań.*
„ 4	*„*	*16.00*	*czwórki półwyścigowe dla wioślarzy, którzy do dnia 31 XII 1933 r. nie wygrali żadnego biegu na regatach klasyfikacyjnych.*
„ 5	*„*	*16.20*	*czwórki.*
„ 6	*„*	*16.40*	*czwórki półwyścigowe nowicjuszy.*
„ 7	*„*	*17.00*	*dwójki podwójne nowicjuszy.*
„ 8	*„*	*17.20*	*czwórki nowicjuszy.*
„ 9	*„*	*17.40*	*jedynki.*
„ 10	*„*	*18.00*	*ósemki.*

Uwagi:

1). *Zmiana daty regat została dokonana w porozumieniu z Komisją Sportową P. Z. T. W.*
2). *Regaty odbywają się według Regulaminu Regatowego P. Z. T. W. ze zmianami wywołanemi przez warunki lokalne.*
3). *Punktacja liczona będzie podwójnie (Uchwała ostatniego sejmiku).*
4). *Termin zgłoszeń upływa z dniem 11 czerwca r. b.*
5). *Komitet Regatowy zastrzega sobie zmianę poszczególnych biegów.*
6). *Kwatery i wyżywienie zawodników miejscowy Klub przygotuje po cenach bardzo umiarkiwanych.*
7). *Adres: Klub Wioślarski w Gdańsku, Am Steffenspark 7.*

BYDGOSKI KOMITET TOWARZYSTW WIOŚLARSKICH

PROGRAM

regat międzynarodowych i międzyklubowych w niedzielę dnia 1 lipca 1934 r.

W BYDGOSZCZY

Bieg 1. Godz. 2.30 — Czwórki półwyścigowe pań.
„ 2 „ 2.45 — czwórki pań,
„ 3 „ 3.00 — czwórki półwyścigowe dla wioślarzy, którzy do dnia 31 grudnia roku poprzedzającego regaty nie wygrali żadnego biegu nawet i na łodzi półwyścigowej,
Bieg 4. Godz. 3.15 — ósemki nowicjuszy,
„ 5 „ 3.30 — czwórki,
„ 6 „ 3.45 — czwórki młodszych,
„ 7 „ 4.00 — jedynki nowicjuszy,
„ 8 „ 4.15 — czwórki bez sternika,
„ 9 „ 4.30 — czwórki półwyśc. wojskowych,
„ 10 „ 4.45 dwójki podwójne,
„ 11 „ 5,00 — czwórki półwyśc. nowicjuszy,
„ 12 „ 5.15 — ósemki młodszych,
„ 13 „ 5.30 — dwójki bez sternika,
„ 14 „ 5.45 — czwórki wagi lekkiej,
„ 15 „ 6.00 — jedynki młodszych,
„ 16 „ 6.15 — czwórki nowicjuszy,
„ 17 „ 6.30 — jedynki,
„ 18 „ 6.45 — ósemki, bieg główny.

I. Regaty odbywają się zgodnie z nowym Regulaminem P. Z. T. W. II. Biegi 1, 3, 9 i 11 dostępne wyłączne dla towarzystw należących do P. Z. T. W. III. Regaty odbywają się w Bydgoszczy (Tor regatowy w Brdyujściu) tor prosty długości 1650 m. woda stojąca. Biegi pań na dystansie (1 i 2) 1200 m. IV. Termin zgłoszeń biegów i osad na ustalonych przez P. Z. T. W. szematach do 25 czerwca r.b. godz. 6 wieczorem Zgłoszenia należy przesyłać pod adresem BTW Bydgoszcz, ul. Poznańska 12 14. Numeracje wioślarzy w zgłoszonych osadach pisać należy według nowego regulaminu: Nr. 1. szlakowy i t. d. V, Wpisowe w wysokości zł. 5.— od osady w biegach 1, 3, 7, 9, 11, 15, i 17 po 20 zł., w biegach 4, 12 i 18 po 10 zł. od osady, w biegach pozostałych należy wnieść przed terminem składania zgłoszeń do P. K. O Nr. 209290 na rachunek BTW. VI Osady zwycięskie otrzymają prócz nagród żetony, wzgl. dyplomy pamiątkowe. W razie wygrania przez osadę zagraniczną biegu o nagrodę przejściową, towarzystwo zwycięskie otrzymuje nagrodę honorową, a nagroda przejściowa pozostaje w B.K.T.W. do następnych dorocznych regat międzyklubowych, VII. Losowanie torów i osad dokona Komisja Sportowa w dniu 25 czerwca r b. o godz. 8 wiecz na przystani B.T.W. VIII. zebranie sędziów 30 czerwca o godz. 8 wiecz. na przystani B. T. W. tegoż samego dnia wydawanie numerów IX. Ewetl. przedbiegi przy zgłoszeniu na start więcej niż 6 łodzi odbędą się 1 lipca rb. o godz 10 przedp X. Komisja Sportowa zastrzega sobie prawo zmiany programu. XI. Rozdanie nagród w dniu 1 lipca rb o godz. 9 wiecz XII Biegi odbywają się na łodziach własnych. Towarzystwom zamiejscowym użyczy łodzi w miarę możności Bydgoski Kowitet Towarzystw Wioślarskich w Bydgoszczy, St. Rynek 3, tel. 199 po uprzedniej odpowiedniej korespondencji przed deklarowaniem biegu. XIII. W czasie od 24,VI do 3 VII Bydgoski Komitet Towarzystw Wioślarskich urządza w Bydgoszczy obóz wioślarski na prawach obozów urządzanych dla W F i P. W. przeto zawodnicy na regaty będą mogl otrzymać zniżki kolejowe 80%

POZNAŃSKI KOMITET TOWARZYSTW WIOŚLARSKICH

PROGRAM

regat międzyklubowych na jeziorze Witobelskiem w niedzielę dnia 8 lipca 1934 r.

Bieg 1. godz. 15.30 Czwórki półwyścigowe. (Bieg dostępny tylko dla wioślarzy, którzy do dnia 31 XII 1933 r. nie wygrali żadnego biegu na regatach klasyfikacyjnych).
„ 2 „ 15.45 Ósemki nowicjuszy.
„ 3 „ 16.00 Jedynki młodszych.
„ 4 „ 16.15 Czwórki wagi lekkiej.
„ 5 „ 16.30 Dwójki bez sternika.
„ 6 „ 16.45 Czwórki.
„ 7 „ 17,00 Czwórki półwyścigowe pań.
„ 8 „ 17.15 Ósemki młodszych,
„ 9 „ 17.30 Dwójki podwójne.
„ 10 „ 17.45 Czwórki nowicjuszy.
„ 11 „ 18.00 Czwórki bez sternika.
„ 12 „ 18.15 Dwójki.
„ 13 „ 18.30 Czwórki II klasy.
„ 14 „ 18.45 Jedynki.
„ 15 „ 19.00 Czwórki młodszych.
„ 16 „ 19.15 Ósemki.

Długość toru 2,000 m. wody stojącej na jeziorze Witobelskiem pow. Poznań. W biegu pań 1.200 m.

Regaty odbywają się zgodnie z nowym regulaminem regatowym P. Z. T. W, Termin zgłoszeń upływa z dniem 2 lipca 1934 r. o godz. 20-ej. Zgłoszenia należy przesłać na szematach ustalonych przez P. Z. T. W. na ręce przewodniczącego Komisji Sportowej drh. Z. Rozpłochowskiego, Poznań ul. Kochanowskiego nr. 5.

Wpisowe w wysokości zł. 2.50 od zawodnika w biegach, 5, 6, 9. 11, 12, 14 i 16; zł 2,— od zawodnika w biegach: 2, 3, 4, 8, 10, 13 i 15 oraz zł. 1.50 od zawodnika w biegach: 1 i 7 należy wnieść równocześnie ze zgłoszeniem do P. K. O.na konto nr. 213,101 Rzadkiewiczówna, Poznań.

Ewentualne przedbiegi odbędą się w sobotę dn. 7 lipca 1934 r. Losowanie torów i osad dokona Komisja Sportowa dnia 2 lipca 1934 r. o godz. 20-ej. Zebranie delegatów sportowych i wydanie numerów startowych w dniu regat o godz. 14-ej na trybunie sędziowskiej.

Biegi odbywają się na łodziach własnych Towarzystwom zamiejscowym użyczy łodzi w miarę możności Poznański Komitet Towarzystw Wioślarskich po uprzedniem porozumieniu się (przed deklarowaniem biegu).

Komisja Sportowa zastrzega sobie zmiany programu

Omyłki w druku:

W zeszycie poprzednim Nr. 9 Sportu Wodnego wkradły się następujące omyłki:

str. 162. w ogłoszeniu regat krakowskich powinno byc „Wiosennych Regat Międzyklubowych w Krakowie".

str. 169. podpis pod kliszą powinien być „Pocztowego Przysposobienia Wojskowego".

str. 176. tytuł artykułu powinien być „Robinson Caprijski" a nie Cypryjski.

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, FOKSAL 15 — TEL. 670-56.

Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie Zł. 10, rocznie Zł. 20.

Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER.

Drukarnia W. Merkel, A Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37 tel. 669-46.